www.acrgtq.qc.ca

CONSTAS

AVRIL 2011

MAGAZINE DE L'ASSOCIATION DES CONSTRUCTEURS DE ROUTES ET GRANDS TRAVAUX DU QUÉBEC

Numéro 15

Baie James

40 ANS

Des entretiens avec Jean-Claude Rivest, John Ciaccia, Pierre Gravel et autres témoins de l'époque

- **IL ÉTAIT... UNE BAIE**
- **ROBERT BOURASSA ET LA BAIE JAMES**
- **LA SEBJ ET LES ENTREPRENEURS**
- **ÉVÉNEMENT BAIE-JAMES : MÉDIAS ET POLITIQUE**
- **OPPOSITION DU LOBBY PRONUCLÉAIRE**
- **CONVENTION DE LA BAIE-JAMES ET DU NORD QUÉBÉCOIS : 35 ANS DÉJÀ**

PRIX

Prix Gestion Santé-sécurité de l'ACRGTQ
Construction Demathieu & Bard se distingue

Prix Génie-voirie en développement durable 2011
Savoir-faire et ingéniosité au rendez-vous

CHRONIQUES

Impacts des nouvelles politiques de gestion contractuelle

La relève, un défi d'industrie

Lise Thériault rencontre ConstAs
LA MINISTRE DU TRAVAIL ENTEND AGIR AVEC COURAGE ET FERMETÉ

Fiers à nouveau
ENTRETIEN AVEC STÉPHANE GAUTHIER, NOUVEAU PRÉSIDENT DU CONSEIL DE L'ACRGTQ

Coup d'œil sur une première canadienne
LE SOMMET NATIONAL DE L'INFRASTRUCTURE

Un projet unique qui capte l'attention
LE PARACHÈVEMENT DE L'AUTOROUTE 25

ACRGTQ

MAGAZINE CONSTAS[MD]

Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec (ACRGTQ)

Siège social, Québec
435, Grande Allée Est, Québec (Québec) G1R 2J5
Tél.: (418) 529.2949
1 800 463.4672
Téléc.: (418) 529.5139

Bureau de Montréal
7905, boulevard Louis-Hippolyte-Lafontaine, Bureau 100,
Anjou (Québec) H1K 4E4
Tél.: (514) 354.1362
1 877 903.1362
Téléc.: (514) 354.1301

Internet
www.acrgtq.qc.ca/constas
Courriel général
constas@acrgtq.qc.ca
Le magazine CONSTAS[MD] est publié trimestriellement par ACRGTQ.

ACRGTQ
Éditrice :
ACRGTQ
Rédactrice en chef :
Me Gisèle Bourque
Rédacteur en chef adjoint :
Christian Croteau
Comité de révision :
Me Gisèle Bourque
Christian Croteau
Guy Duchesne
Me Christian Tétreault
Pierre Tremblay, ing.
Maquette et direction artistique :
Claude Bourget
bourget.arts.conseils@globetrotter.net

Les textes et illustrations de ConstAs ne peuvent être reproduits sans l'autorisation de l'éditrice. Toute reproduction doit mentionner le nom de la publication ainsi que le numéro. Les opinions exprimées dans ConstAs ne reflètent pas nécessairement celles de l'ACRGTQ.

Le magazine ConstAs ne se tient pas responsable des erreurs typographiques dans les textes publicitaires. Il s'engage toutefois à reproduire uniquement la partie du texte où se trouve l'erreur. La responsabilité du magazine et/ou de l'éditrice ne peut en aucun cas dépasser le montant de l'annonce. Les textes d'information paraissant dans le magazine sont sous la seule responsabilité de leurs auteurs et la direction ne partage pas nécessairement les opinions qui y sont émises.

Medias Transcontinental S E N C
Éditeur délégué et directeur des ventes :
Yvon L'Allier
(418) 686.3036, p.251
yvon.lallier@transcontinental.ca
Conseillers publicitaires :
Jocelyne Bilodeau
(418) 686.6400, p.240
Christine St-Laurent
(418) 686.3036, p.284
Paul-Émile Therrien
(418) 686.3036, p.247
Simon Thoussaint
(418) 686.3036, p.249
Production
Marc-André Duquet
(418) 686.3036, p.273
Rédaction
Directeur de l'information :
Claude Bourget
bourget.arts.conseils@globetrotter.net
Journalistes:
Jacques Bélanger, Claude Bourget, Jean Brindamour, Christian Croteau, François Cattapan, Stephan Rosa, Annie Saint-Pierre.
Chroniqueurs :
Michel Fournier,
Me Isabelle Landry.
Mise en page et graphisme :
Rémi Langevin, Maxime Bergeron
Correction d'épreuves :
Andrée Boisvert, Jean Brindamour

Imprimerie
Imprimerie Transcontinental Québec

ISSN 1912-1830

Dépôt légal:
Bibliothèque et archives Canada. Bibliothèque et archives nationales du Québec
Poste-publications
Convention 40020392

Copyright © ACRGTQ 2007

Sommaire

CONSTAS / numéro 15, avril 2011

ÉDITORIAL **5**

LISE THÉRIAULT RENCONTRE CONSTAS
LA MINISTRE DU TRAVAIL ENTEND AGIR AVEC COURAGE ET FERMETÉ **7**

DOSSIER

BAIE JAMES, 40 ANS
1. IL ÉTAIT... UNE BAIE **11**
2. ROBERT BOURASSA ET LA BAIE JAMES **15**
3. LA SEBJ ET LES ENTREPRENEURS **19**
4. ÉVÉNEMENT BAIE JAMES **23**
5. ATTRAITS ET MÉFIANCE **25**
6. CONVENTION DE LA BAIE JAMES ET DU NORD QUÉBÉCOIS **31**

COUP D'ŒIL SUR UNE PREMIÈRE CANADIENNE
LE SOMMET NATIONAL DE L'INFRASTRUCTURE **37**

FIERS À NOUVEAU
ENTRETIEN AVEC STÉPHANE GAUTHIER, NOUVEAU PRÉSIDENT DU CONSEIL DE L'ACRGTQ **41**

PARACHÈVEMENT DE L'AUTOROUTE 25
UN PROJET UNIQUE QUI CAPTE L'ATTENTION **44**

PRIX GESTION SANTÉ-SÉCURITÉ DE L'ACRGTQ
CONSTRUCTION DEMATHIEU & BARD SE DISTINGUE **48**

PRIX GÉNIE-VOIRIE EN DÉVELOPPEMENT DURABLE 2011
SAVOIR-FAIRE ET INGÉNIOSITÉ AU RENDEZ-VOUS **50**

QUESTION DE FORMATION **53**
QUESTIONS EN LITIGE **54**
EN BREF **55**
AGENDA **58**

Éditorial

Par Me Gisèle Bourque
rédactrice en chef

UN ESCALIER D'HONNEUR POUR NOTRE GÉNIE CIVIL

Enchantés du 67e congrès de l'Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec (ACRGTQ), tenu avec grand succès, en janvier dernier, au Château Frontenac à Québec, nous avons pu constater de nouveau combien nos membres sont fiers d'appartenir au domaine du génie civil et voirie de l'industrie de la construction. L'ACRGTQ profitait d'ailleurs de cette grande occasion pour rendre publique une série de capsules publicitaires sur le thème de la passion que les entrepreneurs ont pour leur profession et le sentiment de fierté qui les caractérise et les anime dans l'exercice de leurs responsabilités quotidiennes, sur les plus grands chantiers du Québec.

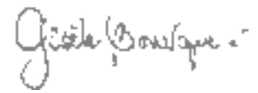
L'industrie de la construction, faut-il le rappeler, est un moteur économique vital, particulièrement dans notre Québec moderne, auquel les entrepreneurs, aujourd'hui comme hier, donnent le ton. Routes, ponts, viaducs, grands ouvrages hydroélectriques, lignes de transports, éoliennes, ports et aéroports, voilà de quelles œuvres sont faites leur histoire et la nôtre, dans une commune aventure.

C'est aussi pourquoi il y a lieu, et sans doute plus particulièrement que jamais, de rendre hommage au lancement d'un des plus grands chantiers que le Québec ait connu : celui de la Baie James, lancé en avril 1971, il y a 40 ans, par le premier ministre d'alors, le très honorable Robert Bourassa. C'est ce à quoi s'attache le présent numéro de ConstAs.

Ce gigantesque chantier, qui fut aussi une gigantesque idée, outre sa contribution à notre modernité, à notre économie et à notre histoire, fut et demeure la source qui permit à notre industrie de figurer au premier rang mondial des constructeurs et des innovateurs pour ce type d'ouvrage, sans compter tout ce qu'il implique de spécialités, de services et d'équipements connexes, dans la grande chaîne de l'industrie. Les membres de l'ACRGTQ sont en mesure et en droit de s'afficher avec honneur, ici et aux quatre coins du monde, comme appartenant au leadership mondial des constructeurs d'ouvrages de production ou de transport d'énergie.

C'est ce que le dossier de ce numéro tentera de nous rappeler à grands traits. Car, si l'on me permet de citer Friedrich Nietzsche, « féconder le passé en engendrant l'avenir, tel est le sens du présent. »

Disponible sur www.acrgtq.qc.ca



3800185

LISE THÉRIAULT RENCONTRE CONSTAS

La ministre du Travail entend agir avec courage et fermeté

Arrivée au ministère du Travail avec le dernier remaniement du gouvernement du Québec, Lise Thériault refuse de rester les bras croisés et compte faire la lumière sur les allégations qui persistent dans le domaine de la construction.

Par Annie Saint-Pierre

Mme Thériault, responsable de la Commission de la construction du Québec (CCQ) et de la Régie du Bâtiment (RBQ), savait pertinemment bien ce qui l'attendait lorsqu'elle a pris la tête du ministère du Travail.

«Il faut déterminer comment faire pour regagner la confiance des gens, comment faire pour que la Régie du bâtiment et la Commission de la construction jouent pleinement leur rôle dans ce mandat», dit la ministre.

«Ces deux entités-là ont un rôle très important à jouer au cœur du monde de la construction. Ce sont des acteurs importants. Mais on ne peut pas penser regagner la confiance de la population envers l'industrie de la construction, en ne comptant que sur ces deux acteurs-là», poursuit Mme Thériault. Au cours des prochains mois, les principaux partenaires du ministère, comme les entrepreneurs et les constructeurs de routes et de grands travaux du Québec, le monde syndical et les professionnels, seront interpellés pour partager cette responsabilité, dit la ministre.

Diane Lemieux et la CCQ

La ministre Thériault a entièrement confiance en Mme Diane Lemieux, tout juste nommée à la présidence de la Commission de la construction du Québec. «Elle a le mandat de me faire des recommandations s'il y a des changements à apporter. Elle doit également contribuer à assainir les acteurs de l'industrie en mettant en valeur les meilleures pratiques dans la construction», dit Mme Thériault qui n'écarte pas des modifications à la *Loi R-20*[1].

«On peut se poser des questions sur cette loi-là pour savoir s'il n'y a pas de choses à revoir et Diane Lemieux doit se pencher sur le dossier pour me faire ses recommandations», explique Mme Thériault.

La CCQ, qui a un rôle dans la lutte à l'évasion fiscale pour contrer le travail au noir, va intensifier ses actions, souligne Mme Thériault, qui ajoute que la RBQ s'inscrit également dans le lot de mesures importantes qui vont faire en sorte de satisfaire les attentes gouvernementales et celles de la population.

Une unité permanente

La création de l'Unité permanente anticorruption (UPAC) est au centre de la stratégie de la ministre du Travail. Cette organisation est inspirée des meilleures pratiques en la matière dans le monde et plus particulièrement du Department of Investigation de la ville de New York, rappelle Mme Thériault.

Ce sont donc 189 personnes qui auront pour mandat de prévenir et de lutter contre le trafic d'influence, la corruption et la collusion par l'intermédiaire de mesures d'information, de vérification et de contrôle. La ministre Thériault en a fait l'annonce, en février, aux côtés du ministre Robert Dutil, ministre de la Sécurité publique.

Le commissaire à la lutte contre la corruption aura l'obligation de divulguer les façons de faire des personnes et des entreprises malhonnêtes. «Ainsi, nous aurons les stratagèmes à la télévision et les criminels en prison», a déclaré le ministre Dutil, lors de la présentation de l'unité.

L'Unité permanente anticorruption, dans laquelle le gouvernement du Québec consent un investissement de 30 millions de dollars par année, constitue une première au Canada. Mme Thériault note qu'afin d'assurer la coordination accrue et efficace de cette organisation, elle regroupera les ressources provenant de différentes unités d'enquête et de vérification qui sont déjà en place et qui ont des responsabilités diverses.

Notamment, l'unité comptera sur l'expertise de l'escouade Marteau, de l'unité anticollusion du ministère des Transports qui sera élargie à l'ensemble des contrats gouvernementaux, d'une équipe d'enquêteurs de la Commission de la construction du Québec, puis d'une autre équipe de vérification sur la gestion contractuelle des municipalités aux ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire. De plus, des enquêteurs sur la malversation et la corruption de Revenu Québec, une équipe de resserrement des vérifications pour les titulaires et demandes de licences de la RBQ, font aussi partie des ressources de l'unité permanente. Enfin, un bureau de lutte contre la corruption et la malversation sera créé

« S'il y a des gens qui font des choses incorrectes dans l'industrie de la construction, on va s'arranger pour les mettre K.O. », assure Mme Thériault.

et il sera composé de procureurs dédiés exclusivement aux dossiers de l'Unité permanente anticorruption.

Pour le gouvernement et la ministre Thériault, la création de l'Unité permanente anticorruption, envoie un message clair à la population : les pratiques de corruption, de collusion et de malversation sont inacceptables et ne seront pas tolérées au Québec.

«Alors, s'il y a des gens qui font des choses incorrectes dans l'industrie de la construction, on va s'arranger pour les mettre K.O.», assure Mme Thériault.

Des gestes et des lois

Or, des mesures concrètes ont déjà été posées pour éclaircir le secteur de la construction, a indiqué la ministre. «On a donné plus d'outils à la RBQ pour faire des compléments d'enquête, on a imposé des restrictions ou tout simplement suspendu des permis ou même refusé d'émettre des permis à partir du moment où les gens avaient commis des crimes», explique-t-elle.

«Au chapitre municipal, la *Loi 102* est venue renforcer les pratiques, la *Loi 76* a mieux encadré le processus d'attribution des contrat et la *Loi 109* vise l'éthique et la déontologie; tout ça fait partie des actes posés à ce jour pour faire le ménage dans l'industrie de la construction. Je dis ménage bien que je n'aime pas cette expression qui laisse supposer qu'il y aurait de la poussière tout partout», lance-t-elle.

Elle espère que ces gestes serviront à rallier la population québécoise au plan d'action gouvernemental dans le domaine. •

[1] *Loi sur les relations du travail, la formation professionnelle et la gestion de la main-d'œuvre dans l'industrie de la construction.*

Une solution de cautionnement adaptée à vos activités

Il peut être difficile de vous préparer aux embûches que la vie peut réserver à votre entreprise. À Cautionnement Aviva, nous comprenons le caractère unique de vos besoins, c'est pourquoi nous vous conseillons et vous proposons des cautionnements personnalisés qui contribueront à vous donner un avantage par rapport à vos concurrents sur le marché de la construction.

Cautionnement Aviva est l'un des fournisseurs de cautionnement les plus fiables et les plus réputés au Canada. Pour savoir quel cautionnement nous pouvons vous proposer, quelle que soit la catégorie d'affaires, discutez-en avec votre courtier.

Pour obtenir plus d'informations sur Cautionnement Aviva, appelez nous au 514-399-1326 ou allez sur **www.avivasurety.com**

Aviva et le logo Aviva sont des marques de commerce d'Aviva plc et sont utilisées sous licence par Aviva Canada Inc. et ses sociétés membres.

AVIVA

3827272

Ordre des ingénieurs du Québec

COLLOQUE ANNUEL
LES 12 ET 13 MAI 2011, MONTRÉAL

Rendez-vous avec le génie

L'INGÉNIEUR, DE CONCEPTEUR À LEADER

PROGRAMME

JEUDI 12 MAI 2011

7 h 30 à 8 h 30	Inscription et déjeuner
8 h 30 à 11 h 30	Atelier A : L'éthique en pratique : pourquoi, quand, comment ?
	Atelier B : Gestionnaire de projet, devenez vraiment compétent !
	Atelier C : Une recette gagnante : prévenir les accidents dès la conception
	Atelier D : Le leadership ou être intelligent dans l'action
	Atelier E : À nouvelle gestion, nouvelle communication !
12 h à 13 h 30	Dîner-conférence : Dans l'enfer de Port-au-Prince Conférencier : Marc Perreault, ing.
14 h à 17 h	Atelier F : Le dilemme de l'ingénieur salarié : respect de la déontologie ou loyauté envers l'employeur
	Atelier G : Documents d'ingénierie : des règles à maîtriser, non à improviser
	Atelier H : Comment optimiser le travail en équipe ?
	Atelier I : Les affectations internationales : pour partir du bon pied !
	Atelier J : La rétroaction, ou l'art de l'influence
17 h	Cocktail des retrouvailles
18 h 30	Gala de l'excellence Animation : Alain Choquette, magicien

VENDREDI 13 MAI 2011

7 h 30 à 8 h 30	Inscription et déjeuner
8 h 30 à 11 h 30	Atelier K : Le conflit d'intérêts… et vous !
	Atelier L : La gestion de la qualité évolue, et vous ?
	Atelier M : Différends et conflits : apprenez à les résoudre !
	Atelier N : Contrôler les risques sur le terrain, c'est possible !
12 h à 13 h 30	Dîner-conférence : Attitude, passion et détermination Conférencière : Chantal Petitclerc
14 h à 17 h	Atelier O : Un cadeau… J'accepte ou pas ? J'en donne ou pas ?
	Atelier P : Les approches TRIZ et C-K : soyez inventif face aux problèmes techniques !
	Atelier Q : Parler en public ou l'art de vendre une idée
	Atelier R : En période de changement ? Profitez-en pour progresser !

Pour information complète et inscription, rendez-vous au www.oiq.qc.ca

RÈGLEMENT SUR LA FORMATION CONTINUE OBLIGATOIRE DES INGÉNIEURS
En vous inscrivant au Colloque de l'Ordre, vous prenez une longueur d'avance !
Le Règlement sur la formation continue obligatoire des ingénieurs est en vigueur depuis le 27 janvier 2011. Dorénavant, tout membre de l'Ordre des ingénieurs du Québec devra accumuler au moins 30 heures de formation continue au cours d'une période de référence de deux ans. La première période de référence débutera le 1er avril 2011. Les ateliers du Colloque de l'Ordre sont des activités de formation admissibles qui vous permettront d'accumuler des heures aux fins du Règlement.
En vous inscrivant au Colloque de l'Ordre, vous prenez une longueur d'avance !

3847246

Baie James

40 ANS

IL ÉTAIT... UNE BAIE
La construction du Québec moderne a commencé sur les rives de la Grande

ROBERT BOURASSA ET LA BAIE JAMES
Entretien avec le sénateur Jean-Claude Rivest

LA SEBJ ET LES ENTREPRENEURS
Les premiers pas d'une longue alliance

ÉVÉNEMENT BAIE JAMES : MÉDIAS ET POLITIQUE
Un témoignage de Pierre Gravel, journaliste

ATTRAITS ET MÉFIANCE
Le lobby pronucléaire s'oppose au nom de la modernité

CONVENTION DE LA BAIE-JAMES ET DU NORD QUÉBÉCOIS : 35 ANS DÉJÀ
Souvenirs du représentant du gouvernement du Québec, John Ciaccia

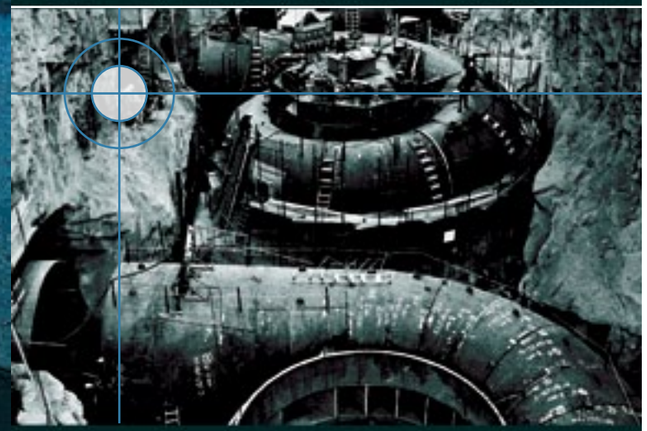
Ce gigantesque chantier de la Baie James, qui fut aussi une gigantesque idée, outre sa contribution à notre modernité, à notre économie et à notre histoire, fut et demeure la source qui permit à notre industrie de figurer au premier rang mondial des constructeurs et des innovateurs pour de ce type d'ouvrage, sans compter tout ce qu'il implique de spécialités, de services et d'équipements connexes, dans la grande chaîne de l'industrie. Les membres de l'ACRGTQ sont en mesure et en droit de s'afficher avec honneur, ici et aux quatre coins du monde, comme appartenant au leadership mondial des constructeurs d'ouvrages de production ou de transport d'énergie.

Me Gisèle Bourque, rédactrice en chef

Baie James, 40 ans

1. IL ÉTAIT... UNE BAIE

La construction du Québec moderne a commencé sur les rives de la Grande Rivière



En avril 1971, le premier ministre Robert Bourassa annonce le projet de développement hydroélectrique de la baie James. Dans le cadre de sa politique visant la création de 100 000 emplois au Québec, le développement du territoire de la Baie James avait pour moteur celui du potentiel hydroélectrique de la région. Deux sites étaient ciblés, l'un, au sud, composé des rivières Nottaway, Broadback, Rupert et Harricana, l'autre, au nord, composé de la Grande Rivière et de la rivière Eastmain.

Par Stéphan Rosa

« De 1950 à 1954 une équipe, dirigée par H. M. Finlayson, de la Shawinigan Water and Power Company, compagnie privée d'électricité, incorporée à Hydro-Québec en 1963 lors de la nationalisation de l'électricité, effectue un premier inventaire du potentiel énergétique du territoire de la Baie James. Cette région est peu accessible et habitée par quelques milliers d'Autochtones, en majorité de culture crie. C'est en 1965 qu'Hydro-Québec reprend les études touchant les cinq grandes rivières de la baie James. À compter de 1967, l'attention se porte surtout sur l'aménagement commun de trois rivières du sud, soit la Nottaway, la Broadback et la Rupert. Ce projet, connu sous l'appellation NBR, prévoit la dérivation des deux premières rivières dans la rivière Rupert sur laquelle sept centrales seraient construites, fournissant une puissance installée d'environ 5500 MW » (1. Le complexe hydroélectrique de La Grande Rivière – Réalisation de la première phase, SEBJ, 1987.)

En l'absence de route reliant la baie James au reste du Québec, des hydravions transportent les premiers explorateurs et le matériel de Matagami à la Baie James, tandis que des hélicoptères permettent de survoler ce vaste territoire inexploré. Des centaines d'hommes partiront à l'aventure dans ce coin retiré de la province pour arpenter le territoire et procéder à des tests hydrauliques et géologiques. Sept années d'études sur le terrain, de 1964 à 1970, seront nécessaires pour évaluer tout le potentiel hydraulique de la baie James.

La survie économique du Québec

Dès octobre 1970, Hydro-Québec demandait à deux firmes d'ingénieurs de définir le meilleur site. Rousseau, Sauvé, Warren (RSW) qui proposait La Grande, et Asselin, Benoît, Boucher, Ducharme et Lapointe (ABBDL) qui défendait le secteur NBR. Les conclusions de ces études ont convaincu Robert Bourassa d'aller de l'avant avec le projet des barrages de la baie James.

Le 30 avril 1971, un an jour pour jour après son élection, et devant 5000 partisans réunis au Colisée de Québec, le premier ministre Robert Bourassa lance son projet d'aménagement. Pour Robert Bourassa, ces grands travaux sont essentiels à la survie économique du Québec. Au début des années 1970, la consommation d'électricité augmente alors que la production stagne. Le Québec importe 80% de son énergie et la province est dépendante d'un pétrole de plus en plus cher.

Le 23 juin 1971, le gouvernement dépose un projet de loi créant la Société de développement de la Baie James (SDBJ), qui a pour mandat «le développement intégré du territoire de la Baie» en se dotant de filiales. Ainsi, l'actuelle Société d'énergie de la Baie James (SEBJ) est créée le 21 décembre 1971 avec pour mission l'ingénierie et la construction des ouvrages hydroélectriques. Hydro-Québec est l'actionnaire majoritaire de la société.

Une route vers l'avenir

La première étape du développement de la baie James consiste en la construction d'une longue route reliant la ville de Matagami à l'embouchure de la rivière la Grande Rivière, afin de permettre à la machinerie et aux travailleurs d'accéder par voie terrestre aux chantiers. «En 1971, les ingénieurs de la SEBJ profiteront des températures extrêmes à cette latitude (de -45°C à -50°C, entre le 50e et 55e parallèle), pour stabiliser la première route construite sur des sols gelés», rappelle Normand Béchard, actuel directeur des Projets de l'Eastmain à la SEBJ. Quant aux ponts, ils seront faits de glace, bien qu'une route ouverte à l'année deviendra vite incontournable.

Inaugurés le 20 octobre 1974, les 725 kilomètres de la route auront été aménagés en un temps record de 420 jours (les travaux étaient interrompus l'hiver), une période particulièrement courte en raison des travaux à réaliser. La route possède un empattement plus large afin de supporter des poids de 500 tonnes. Faite de gravier, elle sera asphaltée entre 1975 et 1976. «Avec ses deux voies asphaltées, capables de prendre un très gros trafic, elle permet désormais une circulation continue, été comme hiver, entre la baie James et le reste du Québec.»

Le 30 avril 1971, un an jour pour jour après son élection, et devant 5000 partisans réunis au Colisée de Québec, le premier ministre Robert Bourassa lance son projet d'aménagement. Pour Robert Bourassa, ces grands travaux sont essentiels à la survie économique du Québec.

Le choix du site

Si la construction de la route commence dès 1971, à partir de Matagami vers le nord, on ne connaissait pas sa destination finale. Ce n'est qu'en mai 1972 que le gouvernement du Québec choisira la Grande Rivière. «C'était plus facile et moins coûteux de commencer par le nord», explique Normand Béchard. «Au sud, vers la Rupert, les sols argileux sont plus sensibles et posent des problèmes de stabilité. Accessoirement, ces régions sont couvertes de forêts plus denses et plus riches qu'il aurait fallu couper. Mais réellement, la géologie fut déterminante pour choisir le site. On disposait de meilleures conditions géologiques.»

«Autre avantage, la disponibilité des matériaux près des sites de digues et de barrages sur la rivière la Grande Rivière», poursuit M. Béchard. «Nos barrages sont faits en terre et en matériaux granulaires qui étaient disponibles près des grands ouvrages. Par exemple, la moraine, qu'on utilise pour étanchéiser les barrages, est un dépôt glaciaire qu'on trouve en quantités faramineuses et très près des ouvrages. D'où une économie sur le coût de transport.»

50 % de la consommation électrique québécoise

Le projet de la Baie James, écrit Robert Bourassa lors de la campagne électorale de 1973, sera «pour le Québec le fer de lance de sa nouvelle économie et de la place qu'il doit occuper dans la Confédération canadienne et en Amérique du Nord». Ce projet représentait pas moins de 30 milliards sur 20 ans, indique Normand Béchard.

De 1971 au milieu des années 1980, la Phase 1 cible la réalisation des centrales La Grande (LG) 2, 3 et 4. On construit d'abord les dizaines de digues nécessaires pour détourner les eaux des nombreuses rivières de la baie James. Les travaux de la centrale LG2, qui sera souterraine, débutent en 1973. Elle abritera 16 groupes de générateurs, d'une puissance de 5328 mégawatts. Après six ans de travaux, la centrale LG2 sera la première inaugurée le 27 octobre 1979, six mois avant l'échéance prévue. Les centrales LG3 et LG4 sont des ouvrages de moindre importance. Elles accueillent respectivement douze et neuf groupes de générateurs, soit une capacité de production d'électricité de 26,4 milliards de kilowattheures. LG3 sera mise en service le 20 juin 1982 et LG4 au début de 1984.

Parallèlement, de nouvelles donnes économiques amèneront des modifications au complexe. Les besoins en puissance montant plus vite que les besoins en énergie, Hydro-Québec modifiera ses plans pour relever la cote de LG3 et construire le suréquipement de LG3 et LG4 dès la

phase initiale. De la fin des années 1980 au milieu des années 1990, la Phase 2 achèvera la réalisation des centrales de La Grande 1, La Forge 1 et 2, et Brisay. Dans les faits, seuls les travaux d'aménagement de la rivière La Grande ont été complétés au cours du règne de Robert Bourassa.

La production électrique annuelle des 8 centrales du Complexe La Grande s'élève à environ 91 Térawattheures (TWh), et représente environ 43% de l'électricité consommée au Québec. La construction de trois nouvelles centrales entre 2003 et 2012 (Eastmain-1, Eastmain-1-A, et Sarcelle) et la dérivation du cours supérieur de la rivière Rupert vers les centrales de la Grande Rivière augmenteront de 8,3 TWh la capacité installée du complexe à 17 413 MW et portant la production totale à environ 99,3 TWh soit 50% de la consommation québécoise. L'augmentation anticipée de la pluviosité de la région due au réchauffement climatique devrait augmenter cette production.

Vivre à la Baie James

«Au plus fort des chantiers, il y avait près de 10000 travailleurs sur le territoire de la Baie James, dont 5000 sur le site même de Radisson, le plus gros campement, nous explique Normand Béchard. Autour des centrales et des chantiers, il a donc fallu construire des routes, des villages ou des campements, des infrastructures, des aéroports, parce que la plupart des travailleurs arrivaient en avion.»

«Il y avait d'un côté les campements des travailleurs de la construction avec des dortoirs à deux par chambre. Et, en annexe à quelques kilomètres, les villages où se logeaient les cadres et leurs familles, avec des écoles, un hôpital, des services administratifs, médecins, professeurs, piscines, arénas, etc., tous ces services étant gratuits», se souvient-il.

«Je suis arrivé à La Grande 3. À l'époque, on n'avait pas encore d'enfants. Mon épouse était enseignante à l'école primaire du village. On revenait deux fois par année, on passait six mois là-haut sans quitter le site. C'était dans le contrat. Habituellement, on sortait aux fêtes, de début décembre à la mi-janvier. Puis on repartait en été par roulement. On en parle encore, c'était une des plus belles périodes de notre vie. Même si tout le monde travaillait 60 h par semaine à 10 h par jour pendant 6 jours! On avait des loisirs, on faisait même du ski alpin avec souvent de la neige artificielle fabriquée comme aujourd'hui dans les grands centres par des canons à neige, mais aussi, parce que malgré le froid, il n'y avait pas toujours de la neige.»

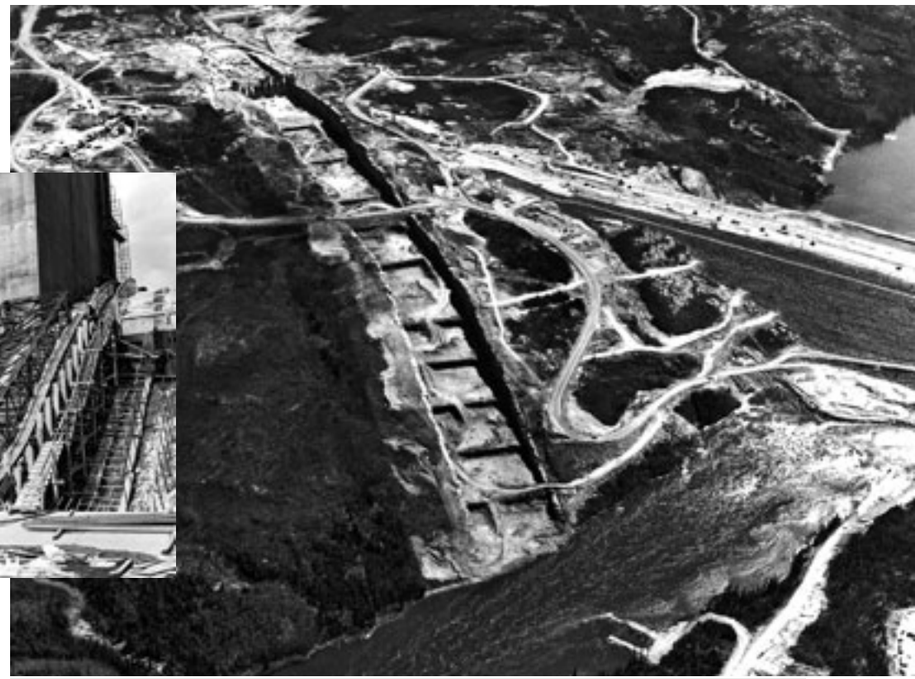
«L'activité des chantiers fonctionnait toute l'année. À plein régime durant l'été et au ralenti en hiver par des travaux d'excavation et remblai de roc, dont certains bétonnages sous abris chauffés. À l'époque, construire une centrale prenait 6 à 7 ans, aujourd'hui on le fait en 4 ans.»

De la Convention de la Baie-James à la Paix des Braves

«De ce que j'ai vécu, je me souviens que les Cris étaient très peu présents sur les sites mêmes», note M. Béchard. «C'était un peuple de trappeurs qui amenaient la subsistance aux villages. Ils restaient dans leur communauté et à l'occasion utilisaient les nouvelles routes. Je pouvais communiquer avec ceux, rares à l'époque, qui parlaient l'anglais.»

Négociée de 1973 à 1975, la Convention de la Baie-James et du Nord québécois (CBJNQ) de 1975 est la première grande entente conclue entre la Couronne et les Autochtones et signée le 11 novembre 1975, après quatre

Bétonnage au pied de l'évacuateur de crues de LG3. *(Archives Hydro-Québec).*



Vue aérienne du chantier de LG2. Évacuateur de crues et barrage. *(Archives Hydro-Québec).*

années d'efforts politiques, de recours aux tribunaux et de négociations déclenchées par l'annonce, en 1971, de la construction des barrages (voir plus loin, page 31, l'entretien de François Cattapan avec John Ciaccia, N.D.L.R.).

«Il est devenu nécessaire d'avoir une vision intégrée du développement potentiel de tous les sites de la Baie James, cela à partir des années 1974 et 1975, quand ont débuté les négociations de la Convention de la Baie-James avec les Cris, mécontents d'apprendre le démarrage d'un projet pour lequel on n'avait pas demandé leur avis», relate M. Béchard. «La planification à long terme d'Hydro-Québec du développement du territoire de la Baie James a donc été intégrée dans la Convention.»

«Mais à la fin de la phase II, Hydro-Québec a mis fin à tous les travaux parce qu'on ne trouvait pas d'entente avec les Cris», poursuit-il. «Ceux-ci poursuivaient en justice le gouvernement du Québec pour le non-respect de certaines obligations définies dans la Convention. C'est le grand chef cri Ted Moses qui a pris sur lui d'essayer de repartir le développement de la baie James et de négocier une nouvelle entente qui deviendra ce qu'on a appelé "La Paix des Braves" en février 2002.»

«C'est grâce à la Paix des Braves qu'on a pu se mettre d'accord pour réaliser le projet de l'aménagement hydroélectrique de l'Eastmain-1 et de faire les études pour le projet de l'Eastmain 1-Sarcelle-Rupert et donc de reprendre le développement hydroélectrique du territoire, mais aussi le développement de la région (tourisme, exploration minière, exploitation forestière, etc.)»

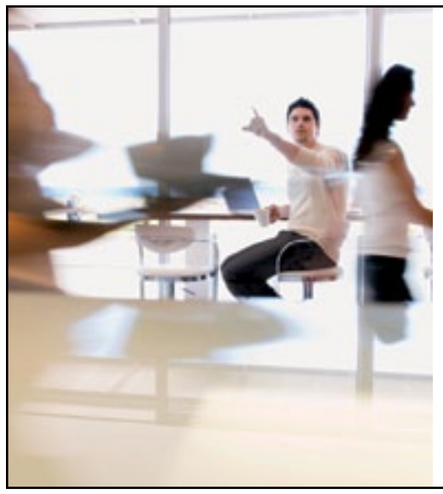
«On a convenu avec les Cris de ne plus créer de grandes zones d'ennoiements comme pour les premiers réservoirs des phases I et II et qu'on utiliserait davantage la topographie du terrain pour créer des réservoirs plus naturels, peu de profondeur, beaucoup de petites digues, en profitant des bassins versants des rivières.»

Selon notre interlocuteur, avec la Paix des Braves, Ted Moses disait « amener les Cris dans la modernité». «Il y a quelques années dans les communautés cries, il n'y avait pas d'avenir. La population crie a beaucoup grandi dans les 20 dernières années. Il y a 10000 Cris actuellement sur le territoire de la Baie James. Ce sont surtout des jeunes qui veulent avoir du travail, des familles, un avenir. Ted Moses a compris les enjeux qui pouvaient permettre à sa communauté de s'en sortir. Il a créé l'opportunité d'un essor économique grâce aux retombées économiques du projet.»

«Les Cris ont réalisé au-delà de 400 millions $ de contrats dans le cadre du projet», précise Normand Béchard. «Plus de 400 travailleurs Cris travaillaient pour le projet qui leur amenait des revenus, des formations aux métiers de la construction, des redevances, du développement (routes, échanges commerciaux). Hydro-Québec arrivait avec ses techniciens et son matériel, et c'est encore le cas, sauf qu'on intégrait les travailleurs Cris, ainsi que les nouveaux entrepreneurs de cette communauté. Et par le fait même, des emplois à long terme dans le domaine de l'environnement se sont créés pour les Cris.» •

Assemblage d'une bâche spirale.

[Sources: Société d'énergie de la Baie James (SEBJ), Société de développement de la Baie-James (SDBJ), Hydro-Québec, Radio-Canada, Encyclopédie Canadienne, Wikipédia.]



Accédez à une carrière à la hauteur de vos ambitions!

Chef de file dans le domaine de l'acier d'armature et de la post-tension dans l'est de l'Amérique du Nord depuis 1948, le groupe AGF est aussi un joueur majeur dans le secteur de l'échafaudage et de l'accès. Étant en pleine expansion, AGF est continuellement à la recherche de gens passionnés pour combler divers postes techniques, administratifs et de main-d'œuvre qualifiée.

AGF Groupe

www.acieragf.com

3827046

Baie James, 40 ans

2. ROBERT BOURASSA ET LA BAIE JAMES

Entretien avec le sénateur Jean-Claude Rivest

Derrière le «projet du siècle», l'on trouve un homme politique important dans l'histoire du Québec: celui qu'on a surnommé le «père de la Baie James», Robert Bourassa (1933-1996), premier ministre du Québec de 1970 à 1976 et de 1985 à 1994. ConstAs a rencontré le plus proche conseiller de Robert Bourassa au cours de ses quatre mandats, le sénateur indépendant Jean-Claude Rivest.

Par Jean Brindamour

Jean-Claude Rivest est né en 1943. Après sa maîtrise en droit, il a œuvré pendant un an et demi au bureau de Jean Lesage, alors chef de l'opposition, avant d'entrer en 1970, comme principal conseiller politique, dans le cabinet du premier ministre Bourassa, alors fraîchement élu. «C'est l'idée de Lesage, explique le sénateur. Il a dit à Monsieur Bourassa: "Robert, tu gardes Jean-Claude"». Le projet de la Baie James est central dans la carrière politique du député de Mercier. Aujourd'hui, avec l'écoulement du temps et l'espèce d'amnésie qu'il entraîne inévitablement, on a sans doute oublié plusieurs des polémiques et des conflits que ce projet a entraînés, au-delà même des frontières du Québec. On ne sait plus à quel point cette entreprise a constitué un véritable défi politique et combien sa réalisation fut pleine de rebondissements.

Jean-Claude Rivest.

Pourquoi la Baie James? «Monsieur Bourassa, raconte le sénateur Rivest, y pensait depuis longtemps. De 1966 à 1970, alors simple député de l'opposition, il a fait plusieurs discours partout au Québec dans lesquels il soulignait l'importance du développement hydroélectrique pour l'économie de la province. C'était déjà un député médiatisé, identifié en tant qu'économiste». En décembre 1969, toujours simple député, Robert Bourassa rencontre le président d'Hydro Québec, Roland Giroux (1913-1991), et décide de faire du projet de la Baie James et du développement hydroélectrique en général, l'un des thèmes centraux de sa campagne à la chefferie et, un peu plus tard, de la campagne électorale qui l'a mené au pouvoir. «Son idée, commente le sénateur Rivest, est que l'on avait une carte économique à jouer, et c'était l'énergie. Grâce à nos ressources énergétiques, on pouvait donner un avantage concurrentiel majeur au Québec.» Les années 1970 sont celles de la crise du pétrole. «Bourassa était conscient des besoins immenses en énergie de la Nouvelle-Angleterre. L'exportation en électricité, c'était de l'argent pour financer l'éducation et la santé.»

M. Bourassa avait établi de bonnes relations avec les gens d'Hydro-Québec, en particulier Robert Boyd et Roland Giroux: «Roland Giroux, se rappelle le sénateur Rivest, était un homme absolument remarquable, à qui on ne rend pas suffisamment hommage. C'était un financier très connu aux États-Unis et en Europe, à Londres, à Paris, à Düsseldorf. Robert Boyd était ingénieur et s'occupait des aspects techniques, tandis que Giroux allait chercher du financement. On lui faisait confiance à l'étranger.» Mais c'est Robert Bourassa qui a fait de la Baie James un projet politique. Paul Desrochers, l'éminence grise du

premier gouvernement Bourassa, a joué aussi un rôle clé «C'est lui, se souvient Jean-Claude Rivest, l'organisateur de la grande réunion partisane tenue à Québec durant laquelle on fit l'annonce du projet de la Baie James : il avait une grande expérience comme organisateur politique et avait nolisé des autobus.» Il y a avait plus de 5000 personnes, ce jour-là, le 30 avril 1971, lorsque le premier ministre prononça son discours au petit Colisée de Québec. «L'événement, continue l'ancien conseiller, avait été planifié par Monsieur Desrochers pendant que Robert Bourassa et Roland Giroux étaient en Europe à la recherche d'investisseurs. Moi, je les accompagnais. Une vidéo avait été préparée pour cette fameuse soirée. Le narrateur en était le comédien Roland Chenail. On lui avait donné à lire un texte trop partisan. Ça n'allait pas. C'est finalement moi qui l'ai réécrit.»

N'oublions pas qu'à l'époque, des milliers de jeunes baby-boomers arrivaient sur le marché du travail. «La Baie James, c'était ça, ajoute Jean-Claude Rivest : la priorité à l'économie.» Les Québécois avaient certaines faiblesses en ce domaine : «Notre taux d'épargne, souligne-t-il, était trop bas. Le Québec avait besoin d'investissements étrangers. À l'époque, Trudeau avait créé une commission pour le contrôle des investissements étrangers. Ce qui compliquait inutilement les choses. J'ai fait cinq ou six voyages en Europe avec Monsieur Bourassa et j'ai assisté à plusieurs

Vue de l'intérieur de la Centrale Robert- Bourassa. *(Archives Hydro-Québec).*

ENTREPRENEUR GÉNÉRAL, DENIS LAVOIE ET FILS EST SPÉCIALISÉ DANS LES TRAVAUX DE GÉNIE CIVIL ET DE VOIRIE, L'ENTRETIEN ET LA CONSTRUCTION DE ROUTES, LA LOCATION D'ÉQUIPEMENTS LOURDS ET DANS LE CONCASSAGE DE PIERRES DE TOUS LES CALIBRES.

3842188

DENIS LAVOIE ET FILS LTÉE 90, RUE LÉVESQUE SAINT-LUDGER-DE-MILOT (QUÉBEC) G0W 2B0
TÉLÉPHONE : **418 373-2482** / TÉLÉCOPIEUR : **418 373-2545** / www.dlavoie.com

réunions. C'était un vendeur formidable. Il est allé en Allemagne, en France, en Angleterre (à l'époque, l'Inde et la Chine n'étaient pas dans le portrait) pour convaincre les grands industriels européens d'investir au Québec. Il se rendait au forum de Davos à chaque année. Il a répété inlassablement les mêmes démarches aux États-Unis. Cela a ouvert la voie à des investissements manufacturiers importants pour le Québec.»

L'autre objectif était de former des ingénieurs : «C'est une firme américaine, Bechtel, qui a accompagné la naissance de l'ingénierie québécoise, note Jean-Claude Rivest. C'était le début de ce qu'on a appelé plus tard le Québec inc.» Le futur président et chef de l'exploitation de SNC-Lavalin, Guy St-Pierre était au cabinet un ministre influent sur ces questions, d'autant plus qu'il avait une formation d'ingénieur. «Au bureau du premier ministre, explique le sénateur, c'est Paul Desrochers qui suivait le dossier de la Baie James. Il avait occupé le poste de président de la Fédération des commissions scolaires. Il en avait gardé une conscience régionaliste. C'était important pour lui que le projet de la Baie James profite aux régions, et ce fut le cas.»

Mais les écueils furent nombreux ! «Monsieur Bourassa n'était pas familier avec la question autochtone ou celle de l'environnement, reconnaît le sénateur. C'était un homme de son époque. N'oubliez pas qu'il n'existait pas encore de ministère de l'Environnement au Québec avant décembre 1970. Le premier à en avoir parlé, c'est Victor Goldbloom. On était plus sensibles à ces questions chez les Anglo-Québécois.»

Le 15 novembre 1973, le juge Albert Malouf donne raison aux Cris et aux Inuits et ordonne l'arrêt complet des travaux. C'est le 22 novembre suivant que la Cour d'appel a renversé le jugement Malouf, ce qui permit la reprise des travaux, mais non sans avoir ébranlé le gouvernement et les autorités d'Hydro-Québec : «À l'époque, se souvient le sénateur Rivest, il y avait une insensibilité évidente à la question autochtone.» En 1975, ce fut la signature de la Convention de la Baie-James et du Nord québécois, par les représentants des Cris et des Inuits et le gouvernement du Québec. Ce grand traité compte 706 pages imprimées (en comparaison, le traité de la Grande Paix de Montréal signé en 1701 par les Français et 39 tribus amérindiennes comportait 7 pages manuscrites) ! En cette affaire, un nom ressort : John Ciaccia. Jean-Claude Rivest n'hésite pas à lui rendre hommage. « John connaissait très bien le milieu autochtone, parce qu'il avait occupé le poste de sous-ministre adjoint au ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien (son ministre était Jean Chrétien). La fameuse Convention, c'est John Ciaccia. John, qui n'était même pas ministre à ce moment-là, a tout fait. Ce fut probablement son Grand Œuvre politique. L'homme est d'ailleurs remarquable, rigoureux, travailleur. Bourassa avait une confiance totale en lui. Je me souviens du jour où il est arrivé dans le bureau du premier ministre avec le texte de la Convention en main.» : (Voir, plus loin, page 31, l'entretien de François Cattapan avec John Ciaccia, N.D.L.R.).

> «J'ai fait cinq ou six voyages en Europe avec Monsieur Bourassa et j'ai assisté à plusieurs réunions. C'était un vendeur formidable. Il est allé en Allemagne, en France, en Angleterre (à l'époque, l'Inde et la Chine n'étaient pas dans le portrait) pour convaincre les grands industriels européens d'investir au Québec. Il se rendait au forum de Davos à chaque année. Il a répété inlassablement les mêmes démarches aux États-Unis. Cela ouvert la voie 26à des investissements manufacturiers importants pour le Québec.»

Il y avait aussi des partisans du nucléaire, Jacques Parizeau en tête. «Monsieur Bourassa, raconte le sénateur Rivest, a fait un truc incroyable. René Lévesque était chef du P.Q., mais ne siégeait pas à l'Assemblée nationale. Il rédigeait une chronique hebdomadaire pour le *Journal de Montréal*. Monsieur Lévesque avait un véritable culte, comme moi d'ailleurs, pour Roland Giroux. Monsieur Bourassa demande à Roland Giroux de rencontrer Lévesque et de le convaincre des avantages de l'hydro-électricité sur le nucléaire et de l'importance du projet de la Baie James. Et voilà que Lévesque, sans même prévenir Parizeau et l'aile parlementaire du PQ, publie un article appuyant le projet de la Baie James !»

3831402

SOLENO
La maîtrise de l'eau pluviale

TRAITEMENT
SOLUTION EFFICACE ET FACILE D'ENTRETIEN

Solution répondant aux pratiques de gestion optimales du guide de gestion des eaux pluviales du MDDEP.

AQUA-SWIRL®
SÉPARATEUR HYDRODYNAMIQUE

Permet d'éliminer efficacement plus de 80% des MES en plus de récupérer les huiles et les débris flottants.

AVANTAGES ET BÉNÉFICES :

Installation simple et rapide, entraînant des économies importantes.

Sans pièces mobiles et parfaitement étanche.

SOLENO.COM

3858129

Mais comment René Lévesque, qui est à l'origine de la nationalisation de l'électricité, aurait-il pu s'opposer à un projet comme celui de la Baie James? «Pour Lévesque, ajoute Jean-Claude Rivest, le projet de Monsieur Bourassa s'inscrivait dans la continuité de la nationalisation de l'électricité. Bourassa et Lévesque se rejoignaient par leur loyauté au Québec. Si Bourassa était fédéraliste, c'est parce qu'il croyait que c'était "préférable" – c'est le mot qu'il employait – pour le Québec.» Quelques années plus tard, René Lévesque démontra au profit de Robert Bourassa qu'un politicien peut aussi être un gentilhomme. On est en 1979, le P.Q. est au pouvoir, René Lévesque est maintenant premier ministre et l'inauguration de la première centrale du complexe La Grande approche. «René Lévesque, se souvient l'ex-conseiller, furieux, s'aperçoit qu'on a oublié d'inviter l'ancien premier ministre. Il engueule le ministre responsable et insiste pour que cette faute soit réparée. Monsieur Bourassa, qui n'était pas encore sorti de l'espèce de purgatoire politique qui avait suivi sa défaite de 1976, arrive seul, dans son avion privé, sans garde du corps. Et plutôt que d'aller dîner avec les dignitaires et les VIP, il choisit de se rendre à la

«Mais comment René Lévesque, qui est à l'origine de la nationalisation de l'électricité, aurait-il pu s'opposer à un projet comme celui de la Baie James ? « Pour Lévesque, ajoute Jean-Claude Rivest, le projet de Monsieur Bourassa s'inscrivait dans la continuité de la nationalisation de l'électricité.»

cafétéria, avec les travailleurs. C'est là qu'il a reçu une ovation monstre.» Les travailleurs ont reconnu spontanément la paternité du projet de la Baie James à un Robert Bourassa étonné d'un tel accueil: «Lui-même, ajoute le sénateur Rivest, me l'a avoué. C'est ce jour-là qu'il a commencé à croire à son retour en politique.» : (Voir, plus loin page 23, l'entretien d'Annie Saint-Pierre avec le journaliste Pierre Gravel, N.D.L.R.)

Que représente le projet de la Baie James dans la vie politique de Robert Bourassa? «La Baie James avait une place importante, dit le sénateur. Toutefois, ce projet n'était pas pour lui une fin en soi. La Baie James, c'était l'argent, la richesse, la possibilité d'exporter de l'énergie. Mais Monsieur Bourassa, qui était de centre-gauch e, était aussi fier de l'assurance-maladie que de la Baie James. Ses valeurs profondes étaient sociales, même si son discours était économique. Il savait qu'il fallait créer de la richesse pour soutenir les programmes sociaux. La Baie James, c'était un instrument clé pour le Québec, pour que la société québécoise puisse réaliser ses objectifs sociaux.» •

Baie James, 40 ans

3. LA SEBJ ET LES ENTREPRENEURS

Les premiers pas d'une longue alliance

«En plus d'atteindre l'objectif des 100 000 emplois promis par Bourassa, la perspective d'une disponibilité exponentielle de ressources hydroélectriques produites par la baie James devait stimuler le développement des entreprises et l'attrait des investisseurs, tels que des alumineries qui se bâtissent à côté du minerai ou à côté de l'électricité…». Un témoignage de Philippe Mora, administrateur de projet, Environnement, conventions et ententes à la Société d'énergie de la Baie James.

Par Stéphan Rosa

«En 1973, la SEBJ était une société naissante. Je travaillais à la division Contrats de la Direction de l'Approvisionnement. Tout était à faire, les documents d'appels d'offres n'existaient pas», se souvient Philippe Mora qui était chargé de l'octroi de contrats et de la gestion de l'approvisionnement lors du projet de la Baie James. Structure composite, la SEBJ rassemblait de nombreuses compétences multiples et étrangères. «Nous venions les uns et les autres de toutes sortes d'horizons professionnels et géographiques. Beaucoup de gens comme moi venaient de l'étranger, il fallait apprendre à se connaître et à travailler ensemble. À cette époque au Québec, on publiait des documents bilingues. Je travaillais sur les textes légaux des contrats; je rédigeais la version française des documents et un de mes collègues anglophones préparait la version anglaise.»

«Robert Boyd, le président d'alors, nous demandait de faire un pot commun de toutes nos connaissances, comme un seul homme, afin de créer un esprit d'entreprise. Tous les contrats de construction, d'équipements, de turbines, d'alternateurs, passaient par la voie des appels d'offres. Il fallait rassurer ceux qui allaient

Les entrepreneurs et leur personnel ont dû composer avec des températures extrêmes. *(Archives Hydro-Québec).*

Photo de gauche : Vue aérienne du village de Radisson. *(Archives Hydro-Québec).*

travailler pour le projet de la Baie James quant aux conditions qu'ils allaient trouver là-haut. En effet, les entrepreneurs hésitaient beaucoup à soumettre des prix pour des travaux sur un terrain inconnu, lointain, et dans un marché en pleine flambée des prix.»

«À cette époque, il y avait beaucoup d'effervescence dans le milieu de la construction et des salaires en particulier», précise Philippe Mora. «Résultant d'un continuum dont on a hérité, après l'Expo 67, les errements des travaux du stade olympique avaient provoqué une flambée des prix de la construction. Il y avait presque trop de travail pour la province, ce qui crée toujours un effet inflationniste. Il a donc fallu inventer des appels d'offres où on ôtait aux entrepreneurs le souci et la responsabilité de la stabilité des prix.»

> «Aujourd'hui, nous assure Philippe Mora, Hydro-Québec est devenue LA référence en hydroélectricité au niveau mondial, et le projet de la Baie James y a notablement contribué…»

Attirer les entreprises et l'expertise

«Les conditions de vie, là-haut, ne sont pas toujours des plus agréables, l'hiver est très froid, et l'été très bref. Les chaleurs intenses de l'été posent un risque d'incendie, bon pour l'environnement qui régénère, mais pas pour qui y vit. Il n'y a pas d'humidité pendant l'été, la terre devient vite de la poussière et quand il pleut, de la boue. La plus mauvaise saison, c'est l'automne.»

«Autre souci, les syndicats et le saccage du chantier de LG2 en mars 1974, que la Commission Cliche règlera un an plus tard. Puis la réaction des Autochtones. N'oublions pas que c'est avec stupeur, puis colère que les Cris ont appris le démarrage d'un projet pour lequel on n'avait pas demandé leur avis. Les négociations de la Convention de la Baie-James furent au bout du compte pour les Cris un départ vers la modernité.»

«En fonctions de tous ces paramètres, nous devions créer des conditions de travail optimales et assumer toutes les contingences annexes de la vie sur les sites: approvisionnement, logements, campements, nourriture étaient fournis par la SEBJ de façon que le seul souci des travailleurs soit l'accomplissement de leur contrat. Il a fallu faire les routes, les ponts, les logements, les services, trouver les moyens de travailler dans le grand froid, préparer tous les plans d'intendance pour encourager les entrepreneurs à venir là-haut et leur faciliter la vie. Tout cela pour essayer de les attirer et ça a marché!»

«Cette hésitation des entreprises a suscité d'autres craintes à la SEBJ. Allions-nous trouver dans la province suffisamment d'entreprises, d'employés et d'expertises pour assurer les contrats? Et dans le domaine de l'approvisionnement d'équipement, est-ce que j'allais trouver des usines suffisamment importantes capables de répondre à la demande (certaines entreprises québécoises commençaient à se tourner vers l'Europe pour aller chercher de l'acier) ? Et même en termes d'ouvriers compétents, allais-je avoir assez de soudeurs de haut niveau, ou bien serais-je obligé là aussi d'aller en chercher ailleurs?»

La vie de chantier

«Mais la SEBJ avait de bons atouts. Des projets comme la Baie James, ce n'est pas tous les jours qu'on en réalise. Ce fait a permis d'attirer de grandes entreprises internationales, heureuses de pouvoir amener ses équipements, leurs ingénieurs et leurs cadres. Cela permet en même temps un transfert de connaissances et d'expertises qui s'enrichissent mutuellement.»

«La SEBJ s'occupait de l'intendance en prenant en charge le maximum de contingences. Cela nous a demandé une énorme organisation pour structurer le transport et l'accueil des compagnies et de leurs travailleurs. Tout était réservé. Les avions appartenant à la SEBJ, toute arrivée sur les sites était comptabilisée et gérée par la SEBJ.»

«La SEBJ avait ses propres employés qui ne représentaient qu'une poignée des travailleurs du projet, les autres travailleurs étaient embauchés par les entrepreneurs qui avaient obtenu les contrats de réalisation. Les contrats d'équipement étaient gérés à Montréal jusqu'à la phase d'installation où le chantier prenait le relais.»

«À l'époque, il y avait des villages à côté des campements pour accueillir les familles des cadres. La SEBJ devait donc fournir des écoles, des loisirs, des soins. Tout cela coûtait très cher, mais c'était la condition pour que les cadres viennent s'installer. Radisson, le village de LG2, a été créé de toutes pièces.»

«Autour de l'actuel projet Eastmain, il n'y a plus de village. Aujourd'hui c'est plus difficile de faire monter des jeunes couples parce que souvent les deux ont un emploi, une profession. On aura des célibataires, ou des couples qui acceptent la séparation quelque temps. Maintenant, on monte travailler là-haut quelques semaines, puis on redescend pendant les congés périodiques. Ce ne sont plus de longues périodes de séparation.»

Un exemple international ?

«Longtemps, ce fut l'Europe, dont Électricité de France, qui servait d'exemple», commente Philippe Mora. «On peut penser que la réussite du projet Manic a permis à des firmes d'ingénieurs de développer une expertise dont la Baie James a bénéficié et qu'elle a permis de développer. Aujourd'hui, Hydro-Québec est devenue LA référence en hydroélectricité au niveau mondial, et le projet de la Baie James y a notablement contribué…» •

demathieu & bard CONSTRUCTION

LAURÉAT DU PRIX GESTION SANTÉ SÉCURITÉ DU TRAVAIL 2011 DE L'ADIRGTQ

Projet actuel, prolongement de l'autoroute 50 à Grenville (Lachute) - Nouveau pont.

Construction de nouvelle centrale « Rapides-des-Cœurs » pour Hydro-Québec (environ 70 km au nord de La Tuque, Mauricie) de 2006 à 2008.

3820063

OPTRON·GEOFIX
Vente • Location • Service
Lasers de construction
Instruments d'arpentage
Instruments de métrologie
Laser d'alignement d'arbre-machines
Stations robotisées
GPS
Formation
Optron Geofix
357, boulevard Des Prairies
Laval, QC H7N 2W1
Tel (514) 385-3333
Fax (450) 662-1048
www.optron.ca
Distributeur autorisé
TOPCON
Leica Geosystems
3798165

SOLUTIONS
▶Équipement ▶Pièces ▶Service

Komatsu vous offre une gamme d'équipement exceptionnelle par la diversité, la qualité et la technologie. Les machines Komatsu sont **efficaces**, **fiables** et **productives**. Certifiées ECOT3, elles sont silencieuses et confortables. De plus, la grande visibilité et la robustesse de leur construction les rend encore plus sécuritaires. Avec le système Komtrax™, vous avec le contrôle complet.

ÉQUIPEMENT SMS

Région Est: **1 800 881-9828**

KOMATSU®

3552763

Baie James, 40 ans

4. ÉVÉNEMENT BAIE JAMES

Médias et politique

Un témoignage de Pierre Gravel, journaliste

La construction du complexe hydroélectrique de la baie-James a suscité un intérêt médiatique gigantesque, notamment lors du lancement des travaux, en 1971. Il en fut de même lors de l'inauguration officielle des installations, par René Lévesque, huit ans plus tard. Mais il y eut également quelques moments inattendus et moins connus du public, dont un honneur spontané et bien mérité, ce 27 octobre 1979, à Robert Bourassa.

Par Annie Saint-Pierre

L'inauguration officielle de la centrale La Grande 2, le 27 octobre 1979, a particulièrement marqué la carrière du journaliste Pierre Gravel. Il faut se rappeler que le Parti québécois est alors au pouvoir au Québec et qu'il s'apprête à souligner officiellement la mise en marche du groupe turbines-alternateurs de la centrale LG2, laquelle avait été construite sous la gouverne du Parti libéral et du premier ministre Robert Bourassa huit ans plus tôt.

Ce dernier avait procédé au lancement du projet d'aménagement des rivières de la baie James lors d'une assemblée partisane qui se tenait au petit Colisée de Québec, le 30 avril 1971, pour souligner le premier anniversaire de l'accession au pouvoir des libéraux.

Monsieur Pierre Gravel était journaliste au quotidien La Presse pendant les années 1970. Étant affecté à la couverture de l'actualité économique d'ici et d'ailleurs, M. Gravel a été témoin de l'évolution du secteur de l'hydroélectricité au Québec et de son expertise.

Huit ans plus tard, après de nombreux soubresauts politiques et autres, au-delà de 400 invités ont donc été conviés à la fête à la Baie James. Tous ont été transportés en avion. Parmi eux, des journalistes des quatre coins du monde, dont M. Gravel, mais également Robert Bourassa, alors retiré de la vie politique québécoise.

Robert Bourassa avait toujours la certitude du bien-fondé du développement de la Baie James, malgré les difficultés. Ses proches collaborateurs disent que, tout au long de sa carrière, M. Bourassa a conservé la conviction profonde d'avoir fait le bon choix énergétique pour le Québec et de lui avoir ainsi donné un outil incomparable de développement économique, assise de tout progrès, selon lui, pour toutes les sociétés.

Le 27 octobre 1979, Robert Bourassa est invité à la dernière minute à l'inauguration du projet du siècle, un projet qu'il avait pourtant lui-même lancé. L'ancien premier ministre se fait très discret.

«Lors du repas officiel où se trouvait tout le monde, il y a tous les notables du Parti québécois à l'avant-scène dans les places principales aux tables d'honneur. L'ambiance était à la fête mais c'était tout de même calme», rapporte M. Gravel.

Or, il rencontre furtivement Robert Bourassa dans un couloir adjacent à la salle de réception et discute un bon moment avec lui. «Je cause avec lui de l'actualité. Il avait démissionné du

Parti libéral, il disait avoir l'impression d'avoir été rejeté par la population québécoise. Il était un peu frustré de voir que son œuvre à lui, à la Baie James, serait mise en évidence avec le Parti québécois à sa tête. C'était son projet et le crédit allait aux autres», raconte l'ancien journaliste, aujourd'hui à la retraite.

«M. Bourassa était très très fier d'assister à cet événement d'envergure mais en même temps il était un peu ulcéré de ne pas être encore en poste à ce moment-là», signale M. Gravel qui soutient que l'ancien premier ministre libéral était seul lors de la cérémonie, et qu'aucun ancien membre de son cabinet ne l'avait accompagné.

« J'entends alors un ouvrier qui dit à son voisin de table ; regarde c'est M. Bourassa et c'est grâce à lui que nous sommes ici. Ils se lèvent pour dire bonjour M. Bourassa, poursuit-il. C'est alors qu'un mouvement spontané de solidarité s'est produit, dans la salle, pour honorer la présence du maître de la Baie-James. »

Or, au moment où MM. Gravel et Bourassa conviennent qu'il est temps de se joindre aux convives pour le repas officiel, il se produit un événement tout à fait inattendu qui a marqué le journaliste et plusieurs personnalités.

«Nous ouvrons la porte de la salle pour se rendre à nos places, nous sommes au fond de la salle. On entre et ce sont les ouvriers de la Baie James qui se trouvent là», explique M. Gravel avec beaucoup de précisions.

«J'entends alors un ouvrier qui dit à son voisin de table : "Regarde, c'est M. Bourassa et c'est grâce à lui que nous sommes ici." Ils se lèvent pour dire bonjour M. Bourassa», poursuit-il.

Spontanément

C'est alors qu'un mouvement spontané de solidarité s'est produit, dans la salle, pour honorer la présence du maître de la Baie-James. «Il y a quelqu'un qui a envoyé la main et qui a dit merci M. Bourassa. Quelqu'un d'autre a fait la même chose à la table voisine, quelques personnes ont commencé à applaudir et c'est devenu contagieux d'une table à l'autre en quelques seconde seulement», se souvient-t-il.

Ce qui devait être une entrée discrète fut donc pratiquement une marche triomphale pour Robert Bourassa, aux yeux du journaliste Pierre Gravel, qui était à ses côtés à ce moment bien précis de l'histoire de la Baie-James.

«Il y a eu des ovations telles que les ministres et dirigeants du Parti québécois, qui étaient aux tables d'honneur, en avant de la salle, se sont levés et étirés le cou pour mieux voir ce qui se passait», mentionne M. Gravel.

Ce moment a été très marquant pour Robert Bourassa qui a vécu ainsi une soirée magique dans sa carrière. M. Gravel est convaincu que cet événement a donné l'impression à Robert Bourassa que les Québécois lui avait pardonné ses erreurs du passé et l'aimaient encore assez pour éventuellement lui permettre de revenir en politique et lui redonner le pouvoir.

Ces marques de reconnaissance, de la part des travailleurs, ont prouvé la pertinence du projet de la Baie-James pour l'ancien premier ministre, selon Pierre Gravel.

C'est d'ailleurs à la suite de cette soirée triomphale qu'il a décidé de faire un retour en politique. Il fut réélu en tant que premier ministre et il procéda, en 1987, à la seconde phase du complexe La Grande, aujourd'hui appelé complexe Robert-Bourassa. •

Baie James, 40 ans

5. ATTRAITS ET MÉFIANCE

Le lobby pronucléaire s'oppose au nom de la modernité

Dès l'annonce du vaste projet hydroélectrique de la Baie James, des voix s'élèvent contre son déploiement. Depuis plusieurs années, un lobby favorisant le développement d'une filière nucléaire est actif au sein de l'appareil de l'État et même à l'intérieur d'Hydro-Québec. Déjà, on avait pu l'entendre au moment de participer à l'implantation d'un barrage au Labrador, à la fin des années 1960. Certains ténors du Parti québécois, une formation politique en pleine ascension, se montrent sympathiques à cette alternative. Les arguments de l'époque se fondent sur des atouts de modernité, de proximité et de sauvegarde du patrimoine naturel.

Par François Cattapan

Les recherches menées dans les archives des sites Internet d'Hydro-Québec ainsi que de Wikipédia rappellent que la construction d'une centrale nucléaire au Québec a fait l'objet de débats passionnés dans les années 1960 et au début des années 1970. En vue de répondre à la forte croissance anticipée des besoins énergétiques de la société moderne de demain, il y avait d'un côté les partisans de cette forme d'énergie novatrice et de l'autre ceux en faveur de la construction de grands projets hydroélectriques. D'une part, on misait sur l'innovation et la maîtrise d'une nouvelle ressource prometteuse, alors que d'autre part, on préférait améliorer et développer une technique qui avait fait ses preuves.

Un peu d'histoire

Selon la chronologie des événements qu'il a été possible de retracer, c'est au lendemain de la seconde étape de la nationalisation de l'électricité, en 1963, qu'un lobby favorisant le développement de l'énergie nucléaire s'active à l'intérieur même d'Hydro-Québec. «On doit se rappeler qu'à cette époque, ils rejoignent les objectifs du gouvernement du Canada, qui s'inquiète de la signification politique et symbolique de la prise de contrôle de l'électricité par la majorité francophone aux dépens du monde des affaires anglophone. Le gouvernement fédéral de Lester B. Pearson à Ottawa redouble donc d'efforts, afin de partager les avantages du Canada avec les citoyens francophones du pays. Ainsi, à la diversification des sources d'énergie s'adjoint une stratégie politique», évoque-t-on dans l'encyclopédie virtuelle Wikipédia.

Il semble que ces partisans du nucléaire au sein de l'entreprise peuvent compter sur le soutien de Jean-Claude Lessard, ancien haut-fonctionnaire fédéral et président d'Hydro-Québec de 1960 à 1969. Rien d'étonnant à ce qu'il soit d'ailleurs nommé membre du conseil d'administration d'Énergie atomique du Canada, à compter de 1963. Voilà qui marquait un changement de cap majeur à Hydro-Québec, où on boycottait les projets nucléaires fédéraux depuis leur début dans les années 1950. «La faction pronucléaire s'exprime au moment de la décision d'investir dans le projet de la chute Churchill, au Labrador, alors que les coûts prévus du développement nucléaire servaient d'étalon pour évaluer la faisabilité et la désirabilité de nouveaux aménagements hydroélectriques. L'économiste et haut-fonctionnaire Jacques Parizeau, qui deviendra ministre des Finances du gouvernement péquiste de René Lévesque, dans les années 1970, puis à son tour premier ministre du Québec, dans les années 1990, est l'un des principaux tenants de cette approche», se remémore-t-on dans les archives du temps.

Attraits du nucléaire

Outre les arguments de modernité qui militent alors en faveur du nucléaire, (il ne fallait pas laisser passer l'opportunité de maîtriser cette technologie d'avenir appelée à se

développer dans les sociétés modernes), il y avait également ceux de la proximité et de la disponibilité de la ressource. En effet, il n'était pas question de laisser aux autres cette industrie prometteuse, surtout qu'un de ses grands avantages résidait dans la possibilité d'implanter les centrales tout près des grands centres urbains qu'elles étaient appelées à desservir. Il en résultait deux atouts majeurs pour un vaste territoire sauvage comme le Québec, soit de ne plus miser sur des barrages hydroélectriques lointains et de ne plus dépendre d'un réseau de transport fragilisé par son étendue. De cette façon, on se rapprochait des consommateurs résidentiels et industriels majoritairement regroupés dans le sud du Québec. On préservait par la même occasion les paysages et les cours d'eau du Nord.

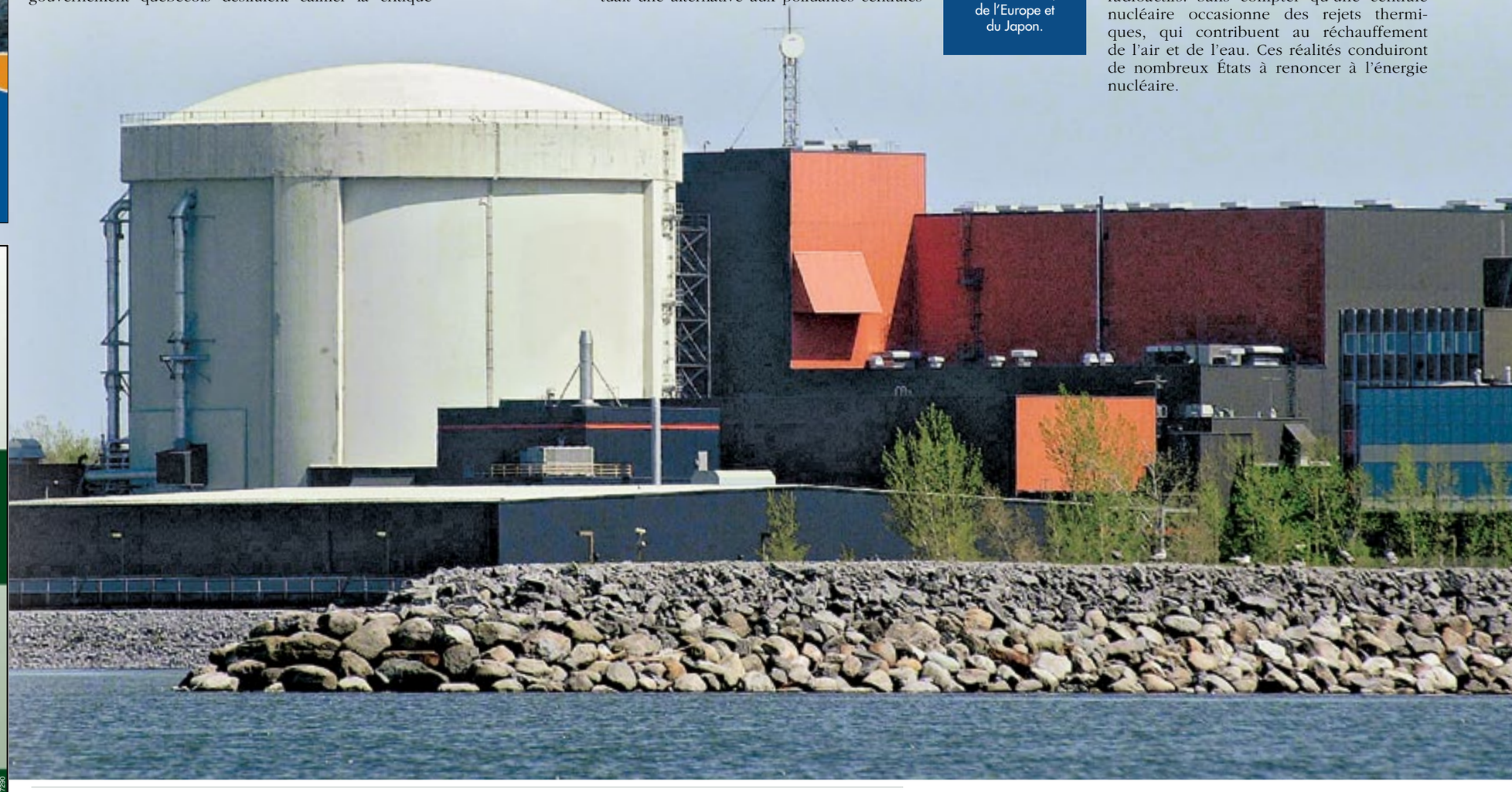
Justement, parmi les arguments favorables soulevés, on note certains éléments chers au discours écologiste comme aux revendications d'autonomie des peuples autochtones touchés. D'une certaine façon, les partisans au sein du gouvernement québécois désiraient calmer la critique environnementaliste qui qualifiait les projets nordiques d'Hydro-Québec de «plaie d'Égypte». Autant au pays qu'à l'étranger, la crainte voulant que le gigantisme des aménagements hydroélectriques de la société d'État constituerait une menace pour l'écosystème du Nord québécois s'était répandue. La mise en place d'études d'impacts préalables et d'une politique de protection de l'environnement n'y changeaient rien. Le projet Grande-Baleine, ultérieurement repoussé, faisait particulièrement craindre aux Autochtones de la région pour la sauvegarde de leur mode de vie traditionnel, en plus d'atténuer leurs droits ancestraux sur le territoire.

À ces aspects humains et environnementaux, s'ajoutaient d'autres éléments techniques qui militaient pour le nucléaire. Notamment, l'abondance du combustible et la faible quantité d'uranium nécessaire pour produire de grandes quantités d'énergie, ce qui constituait une alternative aux polluantes centrales thermiques au charbon et au mazout. Enfin, une centrale nucléaire pouvait jouer un rôle stratégique sur un vaste réseau de transport d'électricité comme celui d'Hydro-Québec, en intégrant des dispositifs de stabilisation de la tension et de la puissance qui contribuent à la fiabilité du réseau. Bref, un moyen de ramener le contrôle près du centre de décision étatique.

Historiquement, les centrales nucléaires se sont principalement multipliées du côté des États-Unis, de l'Europe et du Japon.

Méfiance

Cependant, les coûts de construction pour des chantiers d'envergure et requérant un haut niveau de sécurité, combinés à une hydroélectricité plutôt abordable, ont toujours miné la compétitivité du nucléaire au Québec. Par ailleurs, dans certains pays, l'opinion publique[1] se montre préoccupée par les risques d'accident nucléaire, aussi bien que par le complexe problème de gestion des déchets radioactifs. Sans compter qu'une centrale nucléaire occasionne des rejets thermiques, qui contribuent au réchauffement de l'air et de l'eau. Ces réalités conduiront de nombreux États à renoncer à l'énergie nucléaire.



Gentilly-2, unique centrale nucléaire opérationnelle au Québec.

Les archives consultées rappellent qu'il s'est opéré un changement de garde à la direction d'Hydro-Québec. Le président de 1969 à 1977, Roland Giroux, et les commissaires Yvon De Guise et Robert A. Boyd, sont davantage favorables à un complexe hydroélectrique dans le nord du Québec. Le financier Giroux prétendait à ce sujet que «les bailleurs de fonds internationaux sont encore très méfiants envers le nucléaire. Si on leur apporte un bon projet hydroélectrique, et celui de la Baie James en est un, ils vont vite montrer où va leur préférence.» L'ingénieur Boyd invoquait pour sa part l'incertitude qui plane sur l'énergie nucléaire. Il recommandait néanmoins «de maintenir une certaine expertise dans ce domaine, tout en repoussant cette échéance le plus loin possible.»

L'histoire se charge parfois d'influencer le cours des choses. Ainsi, le premier ministre Bourassa a reçu un appui inattendu lors d'une rencontre avec le président du conseil des ministres de l'URSS, Alexis Kossyguine. De passage à Montréal le 20 octobre 1971, le leader soviétique donne raison au chef du gouvernement québécois. «Tant que vous aurez des ressources électriques importantes potentiellement disponibles, efforcez-vous de les mettre en valeur plutôt que de construire des centrales nucléaires en lesquelles je n'ai pas pleinement confiance et que nous construisons en URSS parce que nous n'avons vraiment plus de rivières valables à harnacher», rapportent les médias. Le grave accident nucléaire de Tchernobyl, survenu à la fin des années 1980, lui donnera tristement raison.

Volte-face

Quoi qu'il en soit, les partisans québécois du nucléaire ont prêché dans le désert. «Il faut noter qu'en décembre 1969, des études avaient déjà confirmé sans l'ombre d'un doute que le développement hydroélectrique était plus économique que la filière nucléaire», écrira Robert Bourassa dans *L'Énergie du Nord*. Néanmoins, le nucléaire civil est perçu par certains comme une voie d'avenir pour le développement. À preuve, pour la seule année 1970, on dénombre la construction de 37 nouveaux réacteurs entamée dans le monde, tandis que 6 étaient mis en service opérationnel. Historiquement, les centrales nucléaires se sont principalement multipliées du côté des États-Unis, de l'Europe et du Japon.

Au Québec, toutefois, la donne change. Élu en novembre 1976, le nouveau gouvernement du Parti québécois, pourtant connu pour la faveur nucléaire de certains de ses membres, publie un Livre blanc sur l'énergie au printemps de 1978. Le document revoit à la baisse les estimations de croissance de la demande électrique, écarte la construction de Gentilly-3, tout en affirmant une préférence à l'égard de la poursuite du développement hydroélectrique. On se contente de Gentilly-1, qu'il a fallu fermer pour malfonction, et de Gentilly-2, qu'il faudra aujourd'hui rénover au coût de 1,9 G$ après 30 ans de services. Située à Bécancour, en bordure du fleuve Saint-Laurent, elle produit 5 TWh (équivalent de la consommation de 270 000 clients résidentiels) et demeure la seule centrale nucléaire en service au Québec. On y maintient un minimum d'expertise dans le domaine. •

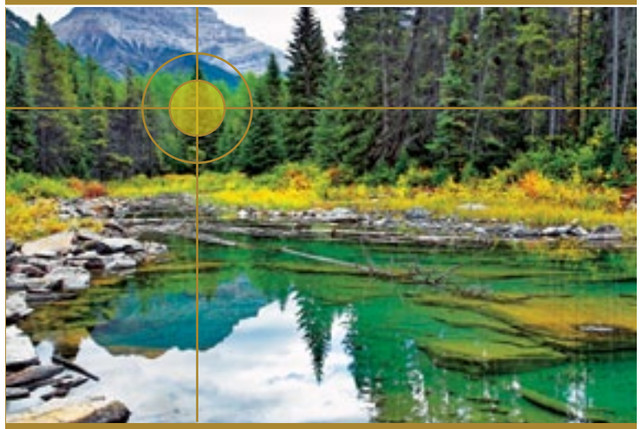
[1]Une crainte que les récents et malheureux événements, en terre japonaise, ne viendront pas essouffler (N.D.L.R.).

GENTILLY-2

6. CONVENTION DE LA BAIE-JAMES ET DU NORD QUÉBÉCOIS

35 ans déjà

Souvenirs du représentant du gouvernement du Québec, John Ciaccia



Entérinée en 1975, la Convention de la Baie-James et du Nord québécois (CBJNQ) constitue une entente inédite entre le gouvernement du Québec et les représentants des Cris et des Inuits, portant sur les revendications économiques des uns et territoriales des autres. Elle assure l'autonomie des communautés autochtones et leur accorde des droits exclusifs de chasse, de pêche et de piégeage sur des territoires de 170 000 km², ainsi que des compensations financières. En contrepartie, le gouvernement du Québec obtient le droit de développer les ressources hydrauliques, minérales et forestières du Nord-du-Québec. Retour sur une époque charnière.

Par François Cattapan

Ce traité précurseur aura à sa suite quelque 17 accords complémentaires, entre 1978 et 2002, dont le plus récent a été baptisé la «Paix des Braves». On parle donc ici d'un exemple de saines relations entre les peuples et les communautés qui composent le tissu sociétal du Québec. Ainsi, la CBJNQ offrait l'avantage de relever deux défis à la fois. D'une part, satisfaire aux revendications des Cris et des Inuits, qui en retiraient une réelle reconnaissance d'autogestion (instauration de municipalités, commissions scolaires, services sociaux, etc.), de même que la protection du milieu naturel et des opportunités de développement économique. Autant de mesures assurant le maintien de la spécificité des Cris et des Inuits au sein de l'ensemble québécois.

Représentant du gouvernement du Québec à l'époque, John Ciaccia se souvient de l'importance de la Convention de la Baie-James pour les parties concernées. (Photo waatp.com)

D'autre part, la Convention rendait possible la mise en valeur, par l'État québécois, du territoire occupé par les Autochtones. Il faut rappeler que n'ayant pas été consultés avant l'annonce du projet de la Baie James par le gouvernement Bourassa en 1971 et craignant pour les impacts du développement hydroélectrique sur leur territoire, les Cris et les Inuits s'y sont d'abord opposés. Ils ont même obtenu une injonction de la Cour supérieure du Québec pour empêcher les travaux. Bien que la décision fût cassée en Cour d'appel, les tribunaux du Québec réaffirment l'obligation du gouvernement du Québec de s'entendre avec les occupants de la région. La table était mise pour enclencher la négociation d'une entente qui s'avérera historique. Le député libéral provincial de 1973 à 1998 et représentant du gouvernement du Québec à l'époque dans ce dossier, John Ciaccia, a accepté de replonger dans ses souvenirs.

Q *Dans quel contexte ce sont déroulées les négociations devant mener à la ratification de la Convention de la Baie-James et du Nord québécois?*

R «Après sa réélection, au début des années 1970, le premier ministre du Québec Robert Bourassa avait décidé d'orienter le développement de la province autour du grand projet hydroélectrique de la Baie James. Pour que cela puisse se réaliser, il fallait s'entendre avec les occupants du territoire ciblé. Or, les Cris et les Inuits prétendaient avoir des droits territoriaux que leur conférait le fédéral dans l'entente qui faisait passer leurs terres de la juridiction des Territoires du Nord-Ouest à celle du Québec en 1912. Il fallait donc respecter les conditions spécifiques à ce transfert territorial sous la responsabilité de notre gouvernement provincial.»

Comment décrire les grandes lignes et les objectifs de ce traité?

«Il s'agissait d'abord d'établir la reconnaissance des droits territoriaux des Cris et des Inuits dans le Nord québécois. Ensuite, il fallait voir à la protection du mode de vie des Autochtones, basé sur une culture propre et des moyens de subsistance ancestraux. Enfin, il y avait des balises à apporter au développement hydroélectrique, notamment pour un des barrages à construire jugé trop près du village de Fort George (aujourd'hui Chisasibi). De notre côté, il fallait clarifier le droit du Québec de procéder à des travaux de construction de centrales hydroélectriques. Toutefois, ceci n'est qu'un survol, car la Convention de la Baie-James compte 33 chapitres et quelque 480 pages de spécifications. Ce document étoffé donne tous les détails sur les droits et territoires réservés, ainsi que sur les autorisations d'action et les obligations respectives.»

Quels étaient les attentes des communautés impliquées?

«Pour le Québec, c'était de pouvoir développer les ressources de la baie James et de créer de la richesse autour du projet économique du siècle. Pour les Autochtones, l'intérêt était de s'ouvrir aux opportunités offertes par la nouvelle économie, tout en préservant leur territoire et leur mode de vie. Cela constituait en quelque sorte la suite logique de la Révolution tranquille. De plus, il y avait nécessité de relever le défi d'implanter des barrages et de produire de l'hydroélectricité sur les rivières du Nord, avec le moins d'entraves possible sur le mode de vie local. Le respect de la nature et la protection de l'environnement s'érigeaient donc en hautes responsabilités. Des comités consultatifs ont alors été créés pour la Jamésie et le Nunavik.»

> «La Convention de la Baie-James a souvent été citée en exemple. En 1990, je suis même allé aux Nations Unies pour combattre une résolution qui critiquait le traitement réservé aux Autochtones du Québec. Les législateurs mondiaux ont été tellement impressionnés par le contenu de la Convention signée 15 ans plus tôt qu'ils ont renversé la résolution.»

À l'époque, mesurait-on toute l'ampleur d'une telle entente historique?

«La Convention de la Baie-James constitue une entente sans précédent au Québec et même au Canada. Elle a inspiré et servi de référence à de nombreux autres traités nationaux et même internationaux. Sa signature était nécessaire, car les Autochtones, craignant le pire, avaient intenté des procédures légales et obtenu une injonction contre le projet. En plus de débloquer le projet hydroélectrique de la Baie James, l'entente enchâssait pour la première fois la reconnaissance par les tribunaux

Signature de la convention de la Baie-James. De gauche à droite : Jean Chrétien, alors ministre des Affaires indienne; Billy Diamond, Grand chef du Grand conseil des Cris; Gérard D. Lévesque, ministre des Affaires intergouvernementales du Québec; Robert Kanatewatt, chef de la bande de Fort-Georges.

TEREX
PR800
SCHWING AMERICA INC.
MIDLAND
MIDLAND MACHINERY CO., INC.
ÉLARGISSEURS D'ACCOTEMENT
USINES D'ASPHALTE FROIDE
ELLIOTT
EQUIPMENT COMPANY
PETTIBONE UNIVERSAL
ÉQUIPEMENT DE CONCASSAGE
Etnyre
DISTRIBUTEURS DE BITUME
COMACO
PAVEUSES ET PROFILEUSES DE BÉTON
Johnson-Ross
CORPORATION
USINES DE BÉTON
TEREX
PAVEUSES CEDARAPIDS
Parker
ÉQUIPEMENT DE CARRIÈRES MOBILE
LEFCO
LES ÉQUIPEMENTS LEFCO INC.
VENTE • LOCATION • PIÈCES & SERVICE
1795, rue Guillet, Laval QC H7L 5B1
514 389-8256 • 450 682-2783
Fax : 450 682-0463 • equip@lefco.qc.ca
www.lefco.qc.ca
3557151

Né en Italie en 1933 et admis au Barreau du Québec en 1957 après avoir étudié le droit à l'Université McGill, John Ciaccia est surtout connu pour avoir été député provincial de Mont-Royal sous la bannière libérale de 1973 à 1998, en plus d'avoir été successivement ministre de l'Énergie, à la fin des années 1980, et ministre des Affaires intergouvernementales, de l'Immigration et des Communautés culturelles, au début des années 1990. Si on se rappelle du troublant épisode de la crise d'Oka, pour laquelle il a négocié un dénouement derrière les barricades érigées par les Autochtones à l'époque, on se souvient moins que sa longue carrière politique a débuté à titre de représentant spécial du gouvernement québécois et principal négociateur de la Convention de la Baie-James signée avec les Premières Nations et les Inuits occupant le Grand Nord en 1975.

que les Autochtones pouvaient exercer leurs droits. Ce fut une étape charnière dans le développement et l'autonomie autant des peuples du Nord que de la population du Sud.»

Peut-on considérer cette entente comme une référence en la matière?

«Il s'agissait assurément d'un premier pas majeur en matière de respect des droits des Premières Nations. C'était la première fois que le gouvernement signait une entente reconnaissant aux Autochtones des droits nationaux et territoriaux. Leur autodétermination incluait désormais la sauvegarde de leur mode de vie et de leur culture par des institutions (écoles, langues, services) gérées localement. D'ailleurs, la Convention de la Baie-James a souvent été citée en exemple. En 1990, je suis même allé aux Nations Unies pour combattre une résolution qui critiquait le traitement réservé aux Autochtones du Québec. Les législateurs mondiaux ont été tellement impressionnés par le contenu de la Convention signée 15 ans plus tôt qu'ils ont renversé la résolution. Plusieurs pays nous ont alors approchés pour s'en inspirer et d'autres ententes dans l'Ouest canadien ont repris des pans entiers de la Convention.»

Jusqu'à quel point l'appui des communautés concernées était requis?

«Cette aspect était fondamental. Il aurait été impensable d'espérer signer la Convention de la Baie-James sans un appui massif sur le terrain. C'est pour cette raison que le traité a d'abord été présenté à chacune des communautés du Nord québécois. À la fin du processus de consultation locale, nous avons obtenu un appui de plus de 90% des six communautés cries représentées par Billy Diamond et de 10 des 12 communautés inuites représentées par Charly Watt. Considérant l'approbation d'une large majorité des Autochtones, nous avons pu sceller l'entente et procéder au développement de la Baie James. Le traité est toujours en force et permet de lancer d'autres projets comme ceux liés au Plan Nord du gouvernement québécois actuel. Le fait qu'on ait souligné dignement le 35e anniversaire de la Convention à l'Assemblée nationale, l'automne dernier, s'avère très significatif en ce sens. J'étais enchanté et fier de pouvoir y assister.»

Avec le recul, auriez-vous fait les choses autrement?

«Vu le succès de l'opération à l'époque, difficile de voir comment nous aurions pu procéder différemment. Il faut rappeler que pour y parvenir, nous avions élaboré dès 1973 un déroulement en deux grandes étapes. La première consistait à aboutir à une entente de principe durant l'année suivante. Le document préliminaire de 80 pages devait ensuite être présenté par les dirigeants autochtones à leur population. Pour la seconde étape, nous avions fixé un autre échéancier d'un an pour arriver à une entente finale. Chaque ministère impliqué dans le projet a été mis à contribution afin de préciser le moindre détail. C'est au bout de ce long processus que la Convention a été étoffée pour atteindre 480 pages. Le traité a été signé le 15 novembre 1975 par les représentants des gouvernements du Québec, du Canada et des communautés autochtones.»

Croyez-vous que les deux parties en tirent toujours avantage?

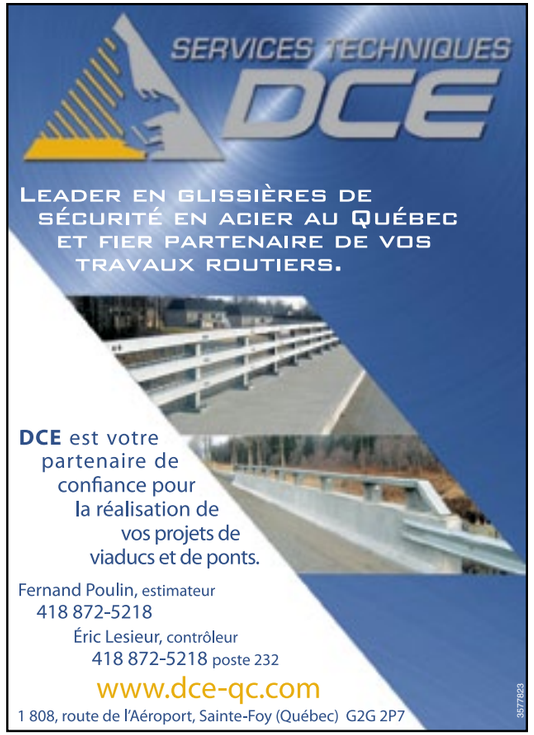
«Certainement. Les Autochtones qui désiraient maintenir leur mode vie traditionnel ont eu le droit et les moyens de le faire, notamment grâce à un programme de revenu annuel pour vivre de la chasse et de la pêche. Ceux qui le souhaitaient avaient aussi la possibilité de participer au développement économique régional, par la création de plusieurs entreprises et par l'exécution de travaux sur les chantiers de construction. De son côté, le gouvernement du Québec a pu compléter le plus grand projet hydroélectrique en Amérique du Nord. Les bénéfices sont encore actuels pour les deux parties signataires de l'entente.»

Quels souvenirs en gardez-vous 35 ans après?

«Je me rappelle avoir été frappé par le fait que la question financière était secondaire pour les Autochtones. À tel point que, sur deux ans de négociations intensives, cet aspect a été réglé… en un après-midi seulement. Ce qui importait prioritairement à leurs yeux, c'était de préserver leur culture, leur mode de vie et leur langue. Et la Convention de la Baie-James et du Nord québécois a réussi à les satisfaire à cet égard. Pour nous qui vivons au Sud, c'est une fierté de savoir que notre confort et notre modernité y sont grandement liés. Quand on allume la lumière, l'énergie provient majoritairement de là-bas.» •

«Il s'agissait assurément d'un premier pas majeur en matière de respect des droits des Premières Nations. C'était la première fois que le gouvernement signait une entente reconnaissant aux Autochtones des droits nationaux et territoriaux.»

En plus de préserver les modes de vie ancestraux des Autochtones, la Convention prévoyait la protection des ressources naturelles du Nord québécois.



COUP D'ŒIL SUR UNE PREMIÈRE CANADIENNE

Le Sommet national de l'infrastructure

C'est la ville de Régina, capitale de la Saskatchewan, qui a été l'hôte et l'organisatrice du premier Sommet national de l'infrastructure. Du 26 au 28 janvier 2011, des représentants des villes, des gouvernements et du secteur privé se sont rencontrés pour discuter des meilleures pratiques globales en matière d'infrastructures, pour évaluer les besoins et pour convenir d'un plan d'action visant à assurer le financement à long terme des infrastructures municipales.

Par Jean Brindamour

Il s'agit là, commente le maire de Régina Pat Fiacco, du «premier événement de cette nature». «L'objectif du Sommet, continue le maire, est d'établir un partenariat entre les divers intervenants». Le Sommet explorait cinq thèmes majeurs : le financement, la participation des citoyens, l'innovation, la définition des besoins et les divers modèles de programmes d'infrastructures et de gouvernance.

Sur le financement

Participant à l'atelier portant sur le financement des infrastructures, le Dr John R. Bartle, de l'Université du Nebraska à Omaha, a expliqué que le défi consiste à investir de façon efficace et opportune dans les infrastructures pour que nos investissements accroissent la richesse collective, répondent au contexte politique et restent respectueux de l'environnement. Il s'est penché également sur les avantages et les inconvénients des partenariats public-privé. Les PPP ont des caractéristiques propres : chacune des parties a quelque chose à apporter ; leur relation continue permet d'acquérir une certaine flexibilité lorsqu'il s'agit de faire des changements; les risques et les responsabilités quant au financement et au succès des opérations sont partagés ; les projets sont souvent intégrés (design, construction, entretien, financement, etc.).

Lors du tour de table, la présentation de Can Xiao du Water Service Department de la ville de Phoenix, a donné l'exemple d'une approche innovatrice de mise en commun de fonds publics et privés dans le but de développer un projet majeur d'infrastructures hydrauliques. Pour sa part, Senkhar Angepat, spécialiste des marchés financiers à la banque RBC, a fait un survol du marché canadien des PPP en 2010-2011. Toujours dans ce contexte, la présentation de la firme KPMG a rappelé que l'idée d'un PPP est d'utiliser l'expertise et les ressources du secteur privé pour répondre aux besoins du secteur public ou pour atteindre des objectifs politiques. Le but principal d'un projet en PPP est de trouver des solutions en combinant les avantages du secteur public avec ceux du secteur privé. L'objectif n'est donc pas, comme le craignent certains, la privatisation de services publics essentiels.

Participant au même atelier, Stephen Liddington, de PPP Canada, est venu présenter cette société d'État, créée en 2009, dont le mandat est de développer le marché canadien en vue de partenariats public-privé pour la réalisation d'infrastructures d'intérêt public.

Sur la participation des citoyens

Le maire de Montréal, M. Gérald Tremblay était présent à l'événement. En plus de prendre part aux diverses activités du Sommet, M. Tremblay a agi comme modérateur et conférencier à l'atelier portant sur la participation citoyenne et les processus de planification. Il a présenté les outils et les organismes montréalais favorisant la consultation publique tels que l'Office de consultation publique de Montréal, la Politique de consultation et de participation publiques et la Charte montréalaise des droits et responsabilités.

Jonathan Levine, professeur de planification urbaine à l'Université du Michigan, a rappelé que la participation des citoyens n'est pas une fin en soi et ne doit pas contredire l'intérêt public au sens large. Il a conclu sa présentation en mentionnant notamment que la responsabilité de la planification doit être partagé entre les citoyens et les donneurs d'ouvrage, ce en incluant l'ensemble des objectifs régionaux.

Pour sa part, Philippe Leclerc, responsable de la communication interactive à la Ville de Régina, a traité de l'impact des nouvelles technologies et des réseaux sociaux sur la participation des citoyens. La Ville de Régina est directement en lien avec les citoyens en utilisant les médias sociaux. La Ville est notamment active sur Facebook, ce qui lui permet d'avoir un lien direct et en temps réel avec la population. Tout en faisant un historique de l'évolution des communications mobiles ou autres, il a rappelé à l'auditoire que ces nouveaux médiums de communication permettent aux utilisateurs d'être en contact avec leur ville.

Sur l'innovation

Cet autre atelier, qui portait sur l'innovation, à permis d'y voir clair sur différent dossiers innovateurs. Le Dre Penny Burns est directrice d'AMQ International, une organisation australienne spécialisée dans la gestion des

actifs. Elle juge qu'il faut cesser de considérer le déficit d'infrastructures comme un problème de financement. «Ce n'est pas un problème d'argent, c'est un problème d'imagination. Nous ne devons pas produire les mêmes types d'infrastructures avec des sources de financement différentes : nous devons imaginer des infrastructures différentes.» Selon elle, il faut cesser de considérer les infrastructures comme un coût et commencer à les voir comme une valeur.

Casey G. Vander Ploeg est analyste principal en matière de politiques à la Canada West Foundation. Pour lui, l'innovation vise à créer un espace fiscal, sans se voir obliger d'augmenter de façon drastique les impôts et sans mettre en péril les services essentiels. On peut y arriver en réorganisant les dépenses, en économisant sur les coûts et en trouvant de nouvelles sources de revenus par des emprunts au secteur privé ou par un partenariat. C'est l'innovation qui permet d'améliorer les liquidités par un meilleur financement initial et par la résolution des problèmes récurrents de liquidités à court terme et à long terme. C'est l'innovation qui donne les moyens de réduire les demandes d'infrastructures, de promouvoir l'environnement, de limiter les déchets, d'atténuer l'étalement urbain et d'assurer l'équité dans la fourniture de services et d'infrastructures.

Toujours sur le thème de l'innovation, Wm. Patrick Lucey, président d'Aqua-Tex Scientific Consulting Ltd., une organisation qui se consacre à l'écologie aquatique, a évoqué la nécessité d'un changement culturel pour répondre aux défis écologiques : le futur de l'humanité est écrit non avec de l'encre, mais avec de l'eau.

Sur la définition des besoins

Sur le thème de la définition des besoins, Chris Champion, premier dirigeant de l'Institute of Public Works Engineering de l'Australie, a souligné que partout dans le monde, les infrastructures sont sous pression. Le premier ministre australien a mis au défi les gouvernements locaux de mettre en place une gestion durable des infrastructures. Une des clés pour atteindre cet objectif

est de passer, dans la gestion des infrastructures, d'un processus budgétaire annuel à une planification financière à long terme.

Par la suite, Jennifer Keesmat, de l'Office for Urbanism, et aussi consultante pour le Regina Downtown Plan, a comparé deux paradigmes. L'ancien exigeait toujours plus d'automobiles, et donc plus de routes, plus d'édifices, plus de villes centrées sur l'automobile, avec toujours de plus grandes distances, et donc plus d'infrastructures. Le nouveau paradigme consiste en une population plus dense, qui profite de rues, d'édifices, de villes conçues pour les gens, avec, par conséquent, de plus petites distances à parcourir et moins d'infrastructures.

Sur les modèles de programmes d'infrastructures et de gouvernance

Le président de l'Association canadienne de la construction, Wayne Morksy a déclaré quant à lui que l'ACC soutenait avec vigueur la création d'un groupe de travail indépendant, mandaté par le gouvernement fédéral pour identifier les besoins actuels et futurs en infrastructures, pour établir les priorités nationales en matière d'investissements et pour revoir les modèles de financement. Ce groupe de travail ferait aussi des suggestions pour modifier les politiques municipales, provinciales et fédérales actuelles en vue de mettre en œuvre un modèle de financement permanent et adéquat qui répondrait aux futures demandes en matière de développement et d'entretien des infrastructures.

Pour en arriver à ce Plan stratégique d'infrastructure nationale, il faut acquérir une vue réaliste de nos infrastructures actuelles. C'est pourquoi l'ACC s'est jointe à la Fédération canadiennes des municipalités (FCM), à la Société canadienne de génie civil (SCGC) et à l'Association canadienne des travaux publics (ACTP) dans le projet de Bulletin de rendement des infrastructures canadiennes. Cet outil permettra de connaître l'état réel des infrastructures partout au pays. •

Plusieurs documents PDF sont disponibles sur www.nisummit2011.ca/summit-themes/

Le maire de Montréal, Gérald Tremblay.

Le maire de Montréal, M. Gérald Tremblay était présent à l'événement. En plus de prendre part aux diverses activités du Sommet, M. Tremblay a agi comme modérateur et conférencier à l'atelier portant sur la participation citoyenne et les processus de planification.

Le maire Pat Fiacco avec le président de l'Association de la construction, Wayne Morsky, et le ministre des Finances et vice-premier ministre de la Saskatchewan, Ken Krawetz.

FIERS À NOUVEAU

Entretien avec Stéphane Gauthier, nouveau président du conseil de l'ACRGTQ*

Par Christian Croteau et Claude Bourget

Q. *Monsieur le président, bien des événements vous accueillent en cette année 2011. Comment entendez-vous prendre le relais et de quoi seront faits vos prochains mois à la barre du Conseil de l'ACRGTQ.*

R D'une part, ce qui va marquer l'année qui vient, c'est que nous allons vivre un temps de changement : une volonté est là, très claire, du côté du gouvernement et des institutions du secteur de la construction, d'améliorer les choses; car, pour tous, le *statu quo* n'est pas une option. Or, malgré sa capacité à être proactive, l'Association n'est pas ici le moteur premier et ne dicte pas les changements. Par contre, elle va y participer généreusement en qualité d'informatrice et de coordonnatrice, avec son ouverture d'esprit habituelle et suivant le rôle qui est traditionnellement le sien.

D'ailleurs, nous allons continuer de rappeler qu'il est faux de prétendre qu'il en coûte 36% de plus au Québec pour faire des travaux de construction routière. J'invite les lecteurs de ConstAs à consulter cette étude que nous avons commandée auprès d'une firme indépendante afin d'en faire la preuve. Elle est disponible sur le site Internet de l'Association (www.acrgtq.qc.ca).

L'autre aspect de nos actions consistera à sensibiliser la population à faire la part des choses et à éviter de généraliser : ce n'est pas toute l'industrie qui baigne dans la corruption et le crime organisé. Ces histoires sont, de toute évidence, liées à une minorité ; ce n'est pas le quotidien des organisations de notre secteur, loin de là, mais ils viennent cependant faire ombrage au reste de l'industrie. Le plus malheureux c'est que pendant que l'attention est dirigée vers cette minorité, on ne parle pas de la compétence des travailleurs, de la qualité de nos ouvrages et des grandes réalisations de nos clients.

D'autre part, j'assure également la présidence de l'AECQ, l'Association des entrepreneurs en construction du Québec, ce qui est un avantage, je crois, face à une situation où, plus que jamais, les acteurs de l'industrie doivent se coordonner et réaffirmer leur communauté d'intérêts. Cela notamment en ce qui concerne les éléments de crise et, il faut bien le dire, les attaques qui fusent de toutes parts et dont la plupart, mal ciblées, rajoutent au malaise et découragent jusqu'aux meilleurs d'entre nous. Ajoutons les sous-entendus qu'on nous sert de tous côtés, en public et en privé, et vous aurez une idée de ce que les décideurs de l'industrie doivent entendre et supporter de négatif dans leur travail et dans leur vie quotidienne.

Devant ces allégations, il nous faut nous reconstruire chaque jour, si vous permettez le jeu de mot. Cela dit, ça commence à changer. Le spectacle s'essouffle et le goût de la vérité semble reprendre le dessus.

L'ACRGTQ a un rôle de premier plan dans l'Industrie. Que fera-t-elle sur ce plan?

Nous avons, comme association majeure de notre secteur, l'oreille attentive des décideurs, ces leviers essentiels au changement. Prenons la *Loi 73*, que l'on doit à Sam Hamad, alors ministre du travail. Notre mémoire, déposé à l'Assemblé nationale, en mettant de l'avant des aspects essentiels de la réalité, a pesé sur son orientation et sa teneur. Chaque jour porte un exemple de cette action. Les grands décideurs ont la volonté d'améliorer l'Industrie, de même que la perception de cette industrie, mais ils ont besoin de nous, les entrepreneurs, qui la connaissons mieux que quiconque.

Notre devoir, plutôt, est également celui d'informer. Bien plus aujourd'hui qu'hier, de toute évidence. J'espère contribuer humblement à développer cette fonction dans un sens nouveau, adapté au temps présent, où il faut accorder sans cesse la perception de la vérité avec la vérité elle-même. La difficulté est d'informer la population, qui ne prendra pas ses informations directement de notre bouche, mais par le truchement des médias.

« Il est exclu, me semble-t-il, de revenir au piètre état des réseaux que nous commençons tout juste à sauver ou à recréer correctement. Il y a consensus social, professionnel et politique sur ce point. Ce travail de maintien commande en lui-même des investissements dont la régularité nécessaire est la première exigence d'une bonne planification financière, humaine et matérielle, et donc de la bonne santé de notre industrie.»

Que voyez-vous se profiler à l'horizon ?

D'une part, clairement, il y a le maintien des mêmes infrastructures. Comme société, nous avons commis l'erreur, par le passé, de ne pas préserver suffisamment nos constructions, dont au premier chef nos routes et nos ponts, et de les voir se dégrader sans agir. Il est exclu, me semble-t-il, de revenir au piètre état des réseaux que nous commençons tout juste à sauver ou à recréer correctement. Il y a consensus social, professionnel et politique sur ce point. Ce travail de maintien commande en lui-même des investissements dont la régularité nécessaire est la première exigence d'une bonne planification financière, humaine et matérielle, et donc de la bonne santé de notre industrie. Le reste appartient au développement, qui est lié à l'avenir même du Québec.

D'autre part, le moment de dénigrer notre secteur d'activité est effectivement bien mal choisi, nous avons besoin d'attirer des jeunes vers notre industrie pour en assurer la relève, mais qui veut s'y joindre dans un tel contexte? Nous allons nous efforcer, dans les mois à venir, avec des partenaires majeurs comme le Fonds de formation de l'industrie de la construction et la Commission de la construction du Québec, de valoriser notre industrie et d'en faire la promotion afin de faire savoir que nous avons une industrie passionnante et en santé. Nous devons être fiers à nouveau. •

* Monsieur Stéphane Gauthier est aussi président de l'AECQ et de TRANSELEC/ COMMON INC.

Nouveautés en ligne
pour les ouvrages routiers

ouvrages ROUTIERS

Électrotechnique
- Manuel de conception d'un système d'éclairage routier
- Manuel de conception d'un système de signaux lumineux

Ouvrages d'art
- Manuel de conception hydraulique des ponts –
- Procédure pour la réalisation des études hydrauliques
- Manuel de conception des ponceaux
- Manuel de conception des structures – Volume 1
- Manuel de construction et de réparation des structures CCDG 2011
- Manuel d'entretien des structures
- Manuel d'inspection des structures
- Manuel d'évaluation de la capacité portante des structures

Structures de signalisation ou d'éclairage
- Manuel des structures de signalisation – Inventaire, inspection et entretien

Publications Québec

www.publicationsduquebec.gouv.qc.ca
• 418 643-5150 ou 1 800 463-2100 • en librairie

3841438

UNE SYNERGIE RENTABLE

PLUS LA ROUTE EST BELLE, MEILLEURS SONT VOS PROFITS.

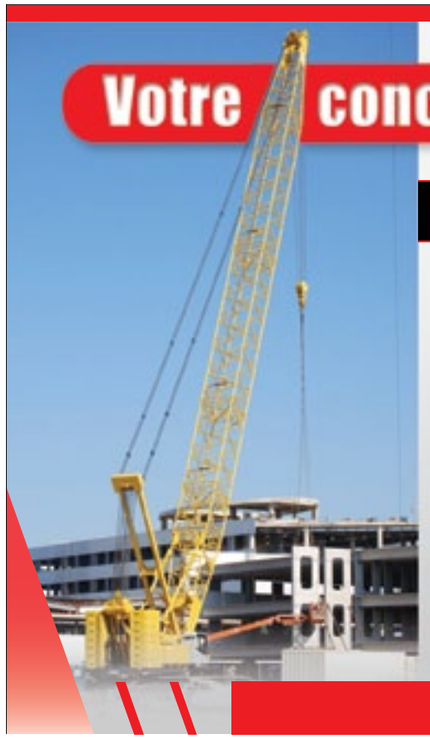
Le véhicule de transfert de matériaux E1250 de **Weiler** est muni d'un système de manutention unique en son genre donnant une alimentation uniforme et un mélange homogène, ce qui réduit la ségrégation thermique et particulaire de l'asphalte. Lorsqu'il est utilisé avec l'équipement d'asphaltage Caterpillar à conception d'avant-garde, vous obtenez une surface plus uniforme, lisse et durable. Vous améliorez votre productivité d'autant plus que vous profitez du Service par Excellence de Hewitt Équipement.

Pour en savoir plus sur cette synergie hors pair d'équipement d'asphaltage et sur les façons d'améliorer votre productivité :
1.866.444.9944

WEILER

Hewitt CAT

3740427



Votre concessionnaire

WAJAX ESTABLISHED | ÉTABLI 1858

KOBELCO KOBELCO CRANES NORTH AMERICA, INC. *Reliability is the History of Quality*

Wajax est en affaires depuis plus de 150 ans et nous comprenons l'importance de la qualité des gammes de produits que nous offrons. C'est pour cette raison que Wajax est fière d'être le nouveau concessionnaire pour Kobelco Cranes au Québec et dans les Maritimes. Les grues Kobelco sont conçues pour l'efficacité, le confort, la durabilité et la productivité au coût le plus bas dans l'industrie.

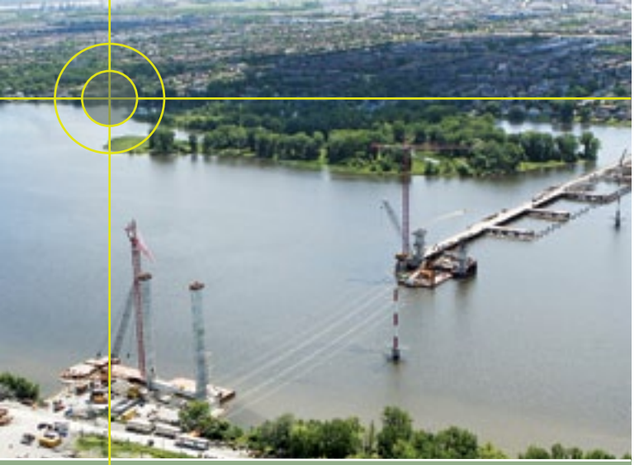
Visitez une succursale Wajax afin d'en savoir plus.

QUÉBEC
Lachine : 800 361-9298
Québec : 800 463-2865

MARITIMES
Dartmouth : 800 222-9729
Moncton : 866 579-2529

3569726

wajax.ca



PARACHÈVEMENT DE L'AUTOROUTE 25

Un projet unique qui capte l'attention

Quatre ans après avoir été retenu par le gouvernement du Québec pour réaliser le prolongement de l'autoroute 25 entre Montréal et Laval, le consortium Concession A25 livre le projet de 500 millions $ deux mois avant la fin de l'échéancier. Jetons un coup d'œil aujourd'hui sur le déroulement de ces travaux d'envergure qui font renaître le péage au Québec.

Par Annie Saint-Pierre

C'est donc le 9 juin 2007 que le gouvernement du Québec a sélectionné, à l'intérieur d'une entente de partenariat public-privé, le consortium Concession A25 pour la conception, la construction, le financement, l'exploitation et l'entretien du projet de parachèvement de l'autoroute 25 dans la région métropolitaine de Montréal.

La signature de l'entente de partenariat a été annoncée officiellement le 24 septembre de la même année. Il s'agit d'un partenariat d'une durée de 35 ans qui regroupe quatre joueurs majeurs, soit les firmes Macquarie, Kiewit-Parsons, Miller-Paving, et Transcore.

Le consortium est dirigé par M. Daniel Toutant, qui assume la présidence et la direction générale de l'organisation. Il a accepté, à l'invitation de ConstAs, de nous décrire les méthodes de fonctionnement du chantier.

Il faut d'abord préciser que la tâche confiée au consortium était d'améliorer le transport public entre Montréal et la Rive-Nord et de fournir une route alternative au transport de marchandises. C'est ainsi que les partenaires ont opté pour la construction d'une nouvelle autoroute à quatre voies entre le boulevard Henri-Bourassa à Montréal et l'Autoroute 440 à Laval sur une distance de 7,2 kilomètres. Mais là ne s'arrête pas le défi : on doit y ajouter l'aménagement d'un pont à haubans de six voies enjambant la rivière des Prairies. Une voie pédestre ainsi qu'une voie réservée pour le transport en commun sont aussi au programme.

Tâches respectives

Pour qu'un tel projet d'importance fonctionne sans embûche, chacun doit respecter ses rôles et ses responsabilités, mentionne M. Toutant.

D'abord, le consortium Concession A25 est mené par Macquarie Infrastructure Partners (MIP), un fonds diversifié dont le siège social est situé à New York, et qui se spécialise dans les investissements en infrastructures en Amérique du Nord. MIP est géré par une filiale du Groupe Macquarie, un investisseur australien, gestionnaire et promoteur mondial de premier plan dans le domaine des projets d'infrastructures. Macquarie fournit donc le financement nécessaire au projet routier. Il en assume le risque de l'achalandage également. Il est le principal interlocuteur du ministère. «Un partenariat public-privé, c'est officiellement un partage de risque. Le consortium a pris les risques de financement, de construction, de dépassement de coûts, d'échéancier et d'achalandage, donc des revenus. Macquarie a transféré certains risques, dont celui de la conception et la construction à Kiewit-Parsons», dit M. Toutant.

Kiewit est reconnu au Canada comme un chef de file dans les secteurs de l'ingénierie, de la construction et des mines. L'entreprise peut compter sur l'expertise et sur les installations du groupe, qui a son siège social au Nebraska, au centre des États-Unis. Kiewit réalise des projets incluant des autoroutes, des ponts, des réseaux de transport public, le développement de sites miniers, l'exploitation de mines à ciel ouvert, des centrales hydroélectriques, des centrales éoliennes, des barrages, ainsi que des installations industrielles.

L'entreprise s'est donc vu confier le «design-build» du parachèvement de l'autoroute 25. Kiewit-Parsons était donc chez lui avec ses responsabilités et ses objectifs. En tant que maître d'ouvrage, l'entrepreneur a fixé ses propres objectifs de performance.

Description

Le projet remonte aussi loin qu'au début des années 70, alors que le ministère des Transports avait même acheté les terrains nécessaires pour combler ce lien routier manquant. «Lors de l'inauguration du tunnel Louis-Hippolyte-Lafontaine en mars 1967, le plan de développement prévoyait déjà de poursuivre le lien pour traverser la rivière des Prairies. J'ai même vu des plans de l'époque avec un pont. Il y avait alors énormément de piliers dans la rivière », raconte M. Toutant.

Vers la fin des années 1980, un des éléments importants qui est venu s'ajouter au projet est l'identification d'une fosse d'alimentation des esturgeons jaunes dans la rivière des Prairies. «Évidemment, c'est venu modifier les plans originaux qui comportaient des piliers à tous les trente mètres. Ça aurait voulu dire construire exactement dans la zone des esturgeons et le ministère des Transports a donc dû identifier d'autres solutions pour franchir la rivière sans perturber le fond du cours d'eau », raconte le président et directeur général de Concession A25.

La signature de l'entente de partenariat a été annoncée officiellement le 24 septembre de la même année. Il s'agit d'un partenariat d'une durée de 35 ans qui regroupe quatre joueurs majeurs, soit les firmes Macquarie, Kiewit-Parsons, Miller-Paving, et Transcore.

Cette particularité est donc venue s'ajouter au raccordement long de 7,2 kilomètres qui comprend trois principales composantes. La première étant la construction, sur trois kilomètres, des voies et des structures de l'autoroute et des voies de service entre le boulevard Henri-Bourassa et la rive sud de la rivière des Prairies (boulevard Gouin) sur le territoire de la Ville de Montréal. La seconde composante est la construction du pont autoroutier de 1,2 kilomètre au-dessus de la rivière des Prairies alors que la dernière est la construction des voies et structures de l'autoroute et des voies de service entre la rive nord de la rivière des Prairies (boulevard Lévesque) et l'autoroute 440 sur le territoire de la ville de Laval, également sur une longueur de trois kilomètres.

Pont à haubans

Évidemment, le principal défi de construction du consortium est l'aménagement du pont qui enjambe la rivière. «Lorsque le ministère des Transports a lancé l'appel des propositions, les professionnels avaient le choix de la technologie pour franchir cette zone d'alimentation pour les esturgeons jaunes de 280 mètres. Nous avons réussi à le faire, non seulement sans aucun pilier mais sans aucun travail de remaniement du fond de la rivière.

Il n'y a eu aucune opération dans le site en question», explique M. Toutant.

Le principe d'un pont à haubans a été proposé. Il s'agit évidemment de la pièce maîtresse du projet. La travée principale de type haubané a une longueur approximative de 500 mètres et les travées d'approche de type poutres soudées ont une longueur approximative de 680 mètres. Le pont à haubans est d'une longueur de 1,2 kilomètre et il compte 12 travées.

«C'est le premier pont haubané qu'on fait de cette envergure-là au Québec. Il y en a eu d'autres, comme le pont Papineau-Leblanc, mais il s'agit plutôt d'un pont mixte et les portées ne sont pas les mêmes. On considère donc que c'est une première au Québec», souligne le président du consortium.

«On a construit un batardeau pour le pilier qui est à peu près au centre de la rivière afin d'éviter son détournement. Nous avons donc aménagé une structure carrée en rivière pour assurer l'étanchéité du fond afin de pomper l'eau et d'y mettre notre fondation. On a fait la même chose pour l'autre pilier», indique M. Toutant.

L'autre défi était celui de la période de travail puisque l'exécution des travaux, en rivière, était impossible entre les mois d'avril à août. «Il a fallu trouver des techniques qui ont permis de ne pas intervenir au fond de la rivière. Nous avons donc installé une jetée faites de gros granulats, cela avec toutes les précautions – comme des filtres et des équipements – pour empêcher la sédimentation», précise-t-il.

Il était même impossible d'ancrer des barges dans la zone d'alimentation des poissons. Pour l'érection des segments sur la partie haubanée, dans la portée principale, le constructeur a donc procédé avec deux barges aux extrémités. L'une portait une grue et l'autre le matériel, ce qui permettait ainsi de faire le tablier du pont. «Il a fallu imaginer un système de câbles qui allait presque à la rive ou à des bouées en dehors de la zone parce qu'on ne pouvait ancrer les barges», dit M. Toutant.

Fait à noter, la présence d'une ligne de transmission de 315 kilovolts du côté ouest de la rivière, en amont, commandait d'autres paramètres de sécurité pour le bon fonctionnement du chantier de construction. «La façon que Kiewit a choisi pour franchir cet obstacle était de construire deux grands portiques avec rails qui font 600 mètres de part et d'autre du pont. Les grues pouvaient donc circuler sur toute la longueur du pont ce qui a évité l'utilisation des grues à flèches qui présentent davantage de danger en cas de basculement», explique Daniel Toutant.

Expertise

Comme pour toute première, l'inexpérience en matière de construction de ponts à haubans a influencé l'évolution des travaux, surtout au début du chantier. La productivité a connu certaines faiblesses avec le ferraillage des pylônes qui retiennent les câbles à haubans. «Il y avait énormément d'acier d'armature, des conduits pour la post-tension transversale, il y avait aussi des manchons pour accueillir des câbles. Heureusement, très rapidement, la vitesse de croisière s'est accentuée», révèle Daniel Toutant.

Pour la pose des câbles, comme l'expertise était aussi inexistante, les ouvriers québécois ont pu compter sur des renforts. Les experts responsables du Charles River Bridge, à Boston, sont venus prêter main forte. Les travailleurs de Kiewit se sont également rendus en Russie pour voir un pont de même nature afin d'en rapporter rapidement la technologie sur la rivière des Prairies.

«C'était un peu contraignant puisque c'était une première. On avait hâte de voir comment les gens se familiariseraient avec cette technique. Heureusement les taux de productivité ont été remarquables. D'ailleurs, on livre deux mois plus tôt que prévu», indique M. Toutant.

> « Dès la première année d'exploitation, 25 000 véhicules par jour franchiront la rivière des Prairies par cette infrastructure. »

Le pont comprend aussi une portion conventionnelle mais qui comporte des poutres de 100 mètres par 3,5 mètres de haut. Elles étaient énormes à manipuler et représentaient aussi un certain niveau de difficultés. Ces poutres ont été fabriquées à Québec chez Truca et acheminées par train à Henri-Bourassa, et ensuite par camions spéciaux jusqu'au chantier.

Organisation du travail

Le consortium se félicite évidemment d'avoir relevé autant de défis qui permettront au lien routier d'être en service dès le mois de mai. Selon le président, l'organisation et la planification du travail a facilité le déroulement des travaux. Les bonnes relations entre les différents partenaires, basées sur la collaboration, expliquent également cette réussite entrepreneuriale.

La durée de l'entente de partenariat est de 35 ans. À la fin de cette période, le partenaire privé doit remettre l'infrastructure au ministère des Transports dans un état pratiquement neuf. Il est de la responsabilité de Miller Paving de faire un programme de surveillance et d'intervention en tout temps et d'assurer la sécurité des usagers. Un programme de suivi et de correction de l'état de la chaussée au niveau de la rugosité de l'adhérence, des ornières, des fissures et des nids de poule est prévu tout comme un programme d'entretien de tous les éléments de l'infrastructure, incluant la signalisation, le marquage, les dispositifs de retenue, les atténuateurs d'impact, les composantes du systèmes d'éclairage, les clôtures, les écrans anti-éblouissement et anti-bruit, les fossés, regards, puisards, conduites souterraines et ponceaux, les espaces verts, talus et aménagements paysagers. Le déneigement et le déglaçage sécuritaire de la route et du pont font partie de ses responsabilités.

Chacun des participants du consortium a ses propres sous-traitants. On parle notamment de Genivar au niveau de l'ingénierie des structures autres que le pont principal. Structal est aussi présent pour l'acier du pont, Holcim pour la fourniture du béton. «Les haubans du pont ne sont pas fabriqués au Canada, note M. Daniel Toutant, mais on peut dire que 90% des coûts de construction est de l'argent dépensé au Québec, soit pour les travailleurs, soit pour les matériaux».

La coordination des équipes de travail de conception et de construction s'est faite par Kiewit-Parsons. Le consortium se chargeait des relations de partenariat de haut niveau avec le ministère.

«L'objectif commun était l'échéancier, car tout le monde en bénéficie, autant les usagers que les entrepreneurs et le gouvernement», affirme M. Toutant. Le consortium évalue que, dès la première année d'exploitation, 25 000 véhicules par jour franchiront la rivière des Prairies par cette infrastructure.

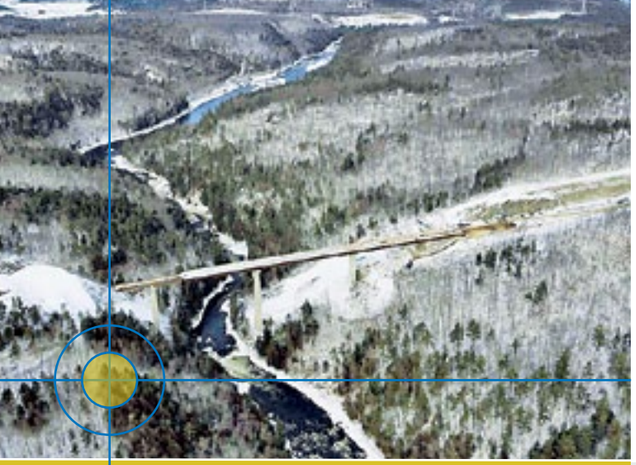
Entretien

C'est donc à partir de maintenant qu'entre en jeu le rôle du groupe canadien Miller Paving à qui a été confié l'entretien et la réhabilitation de l'autoroute. «Son travail commence en mai. Dans le modèle financier, on a le budget pour intervenir dès la première journée d'exploitation. L'entente est sur 35 ans mais, après la 31e année, nous devons procéder à une inspection complète car nous devons remettre le pont au ministère en bon état», précise M. Toutant.

Miller Paving est soumise à l'indice de roulement international qui mesure le niveau de confort des automobiles sur une route. L'entente de partenariat fixe plusieurs exigences. Le consortium a tout intérêt à offrir une installation à la hauteur des attentes des usagers. «Nous, notre but est d'attirer des automobilistes, alors on va s'assurer d'avoir un pont en état», affirme le président.

Le financement de l'entretien du parachèvement de l'autoroute 25 se fera donc à même le péage du lien routier. Et c'est là que Transcore entre en jeu. L'entreprise de la Pennsylvanie instaure donc un système de péage ouvert, sans arrêt. Sous la porte d'entrée du côté de Laval, des caméras, des récepteurs et des boucles de détection capteront le nombre d'essieux du véhicule, la hauteur, la présence ou non d'un transpondeur et le numéro de la plaque d'immatriculation. Le consortium préconise l'utilisation d'un transpondeur, à bord du véhicule, qui gère un compte d'utilisateur. Il est offert gratuitement. Sinon, les automobilistes qui circuleront sur cette nouvelle infrastructure recevront une facture à la maison avec des frais de gestion. •

Sur les portions terrestres, tant du côté de Laval que de Montréal, les autobus circuleront, en période de pointe, sur des voies réservées aménagées à même les voies de service de l'autoroute, et ce, dans les deux directions. Le pont lui-même n'a pas de voie réservée pour les autobus, mais il compte trois voies dans chaque direction alors que les approches terrestres n'ont que deux voies; cette configuration assurera une circulation fluide pour les autobus s'insérant dans la circulation à l'entrée du pont. L'utilisation du pont est gratuite pour toutes les sociétés de transport collectif.



PRIX GESTION SANTÉ-SÉCURITÉ DE L'ACRGTQ

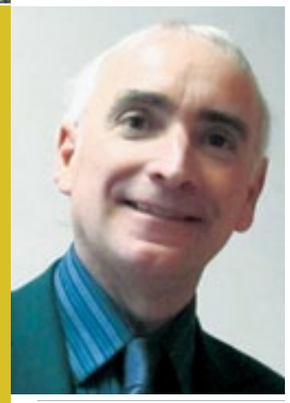
Construction Dematheiu & Bard se distingue

Lors du dernier congrès de l'Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec (ACRGTQ), on a procédé à la remise du premier prix Gestion Santé-sécurité à Construction Dematheiu & Bard (CDB), pour la rigueur de sa gestion de la santé et de la sécurité de ses employés.

Par Jacques Bélanger

C'est sur le chantier qui comprenait les travaux considérés à hauts risques en hauteur lors des opérations de coffrage et de décoffrage des piliers du pont de la rivière Rouge de l'autoroute 50 que l'entreprise a démontré son savoir-faire en matière de prévention.

«Nous avons posé notre candidature au prix Gestion Santé-sécurité de l'ACRGTQ quant au respect des politiques de tolérance zéro, émises par la Commission de santé et de sécurité du travail (CSST) pour quatre formes de danger, explique Christian Landry, vice-président de Construction Dematheiu & Bard. Ces catégories sont: "Danger de chute de plus de 3 mètres", "Danger d'effondrement d'un échafaudage", "Danger d'effondrement d'une excavation / tranchée", et enfin "Danger pour la santé lors de travaux émettant des poussières d'amiante ou de silice". »



Paul Marceau, vice-président aux opérations.

Invité à brosser le portrait du projet qui a valu à la firme l'obtention de ce prix, M. Landry répond que plusieurs travailleurs ont été amenés à travailler en hauteur. «Ces travaux de coffrage et d'excavation se déroulaient sur des piliers dont la hauteur maximale pouvait atteindre jusqu'à 70 mètres, ce qui élevait sensiblement le facteur de risque. Ce chantier a été, pour nous, une belle façon de démontrer l'efficacité de la politique en matière de santé et sécurité que nous avons instaurée, il y a plusieurs années.»

Pour Robert Giroux, agent de prévention sur le chantier, la qualité de gestion de ce dossier relève de l'implication à la fois des employés, de la CSST, des syndicats et de l'entrepreneur. «Nous avons toujours préconisé une approche proactive par le biais de formations données par l'ASP (Association paritaire pour la santé et la sécurité du travail du secteur de la construction), l'entreprise et les syndicats. CDB a instauré une politique de gradation de mesures disciplinaires dans les cas de manquement aux directives. Il s'agit d'une émission de billets pouvant mener à la suspension, voire au congédiement de la personne fautive.»

BB
Bernier Beaudry
AVOCATS • LAWYERS
Le plus important **CABINET-BOUTIQUE** en droit des affaires de Québec–Chaudière-Appalaches
QUÉBEC • SAINTE-MARIE • SAINT-GEORGES
www.bernierbeaudry.com
3560992

Christian Landry ajoute que, dans le projet susmentionné, l'entreprise a effectué deux simulations d'accidents en interaction avec les services d'urgence (ambulanciers). «Il fallait récupérer un blessé à l'aide de grues à tour et nos employés croyaient qu'il s'agissait d'un véritable accident. Nous avons donc été à même d'observer les réactions et les façons de faire des employés afin de corriger les lacunes.»

> «Construction Dematheiu & Bard, un bel exemple à suivre!» (Paul Marceau)

Au lendemain de l'obtention du prix, Robert Giroux a fait parvenir une lettre aux fournisseurs. «C'était pour les remercier de leur collaboration. En effet, les bonnes performances que nous affichons résultent des efforts soutenus de toutes les parties impliquées dans les projets. La sécurité, c'est une question qui touche tous les intervenants», conclut-il.

Invité à commenter les initiatives posées par l'entreprise lauréate, Paul Marceau, vice-président aux opérations de la CSST, ne tarit pas d'éloges envers elle. «Notre mission est d'amener les milliers de travailleurs de la construction à intégrer les mesures de santé et de sécurité dans leur gestion quotidienne et c'est exactement cela qui a été mis de l'avant par la direction de CDB. En effet, on a pu constater que 33 méthodes de travail ont été rédigées. Ces dernières décrivaient le travail à effectuer, les risques possibles, de même que les règles de sécurité. On y a également identifié les responsables de l'application de ces procédures.»

M. Marceau ajoute que des visites quotidiennes ont été effectuées et tout ce qui était dérogatoire a été inscrit dans un registre. «On a également mis des pauses santé à l'horaire et toute la hiérarchie a été sensibilisée à suivre les consignes de sécurité de près.»

Interrogé sur les mesures de sécurité prises par les autres firmes, M. Marceau répond que le panorama est encourageant. «L'instauration de mesures destinées à réduire les risques d'accident est rentable pour tout le monde. Les travailleurs évitent les risques de blessures et les entreprises y gagnent en productivité. Finalement, assurer une bonne gestion de la santé et de la sécurité au travail, c'est payant, conclut-il.» •

Pour cette réalisation, les travaux se déroulaient sur des piliers dont la hauteur maximale pouvait atteindre jusqu'à 70 mètres.

PRIX GÉNIE-VOIRIE EN DÉVELOPPEMENT DURABLE 2011

Savoir-faire et ingéniosité au rendez-vous

Cette cuvée 2011 des Prix Génie-voirie en développement durable, décernés par l'ACRGTQ et Constructo démontre, une fois de plus, le savoir-faire et l'ingéniosité de nos firmes dans leur recherche de solutions respectueuses de l'environnement.

Par Jacques Bélanger

Remplacer un liant traditionnel fabriqué à base d'hydrocarbures par un produit entièrement végétal, voilà le défi qu'a relevé avec succès la firme Sintra, en utilisant le Végécol pour la réalisation d'un pavage destiné à son terrain de stationnement.

«Le défi était de démontrer qu'il était possible d'utiliser un liant translucide fabriqué à partir d'huiles végétales et de résines. Nous avons également utilisé des agrégats naturels afin de conférer à cette réalisation un caractère entièrement écologique.»

Selon Pierre Berté, coordonnateur marketing et commercial pour le compte de Sintra, cette alternative environnementale peut être utilisée dans des aménagements privés ou urbains. «Comme ce liant est translucide, il prend la couleur des granulats qui le composent, ce qui fait qu'il est alors possible d'effectuer des agencements intéressants comme, par exemple, délimiter des traverses piétonnières, des stationnements intérieurs et extérieurs, de même que des cours de récréation.» M. Berté ajoute que ce produit peut également s'avérer intéressant pour les gestionnaires de routes vertes, comme les pistes cyclables.

La couleur neutre du Végécol représente également une option intéressante pour ceux qui désirent éliminer les îlots de chaleur dus à la couleur foncée des revêtements traditionnels. «Pour l'instant, il n'est pas envisageable d'utiliser ce produit pour faire des routes puisque son coût est plus élevé que l'asphalte. On parle ici d'un prix qui peut s'apparenter à celui du pavé uni.»

Lors des travaux de prolongement de la rue Lepire, dans la région de Québec, la firme Les Entreprises PEB a détourné la rivière, permettant ainsi de conserver l'intégrité de la faune qui y vit.

Interrogé sur les perspectives d'avenir du Végécol, Pierre Berté répond que l'entreprise travaille à faire connaître le produit auprès des municipalités et des gestionnaires d'immeubles. «Nous comptons également promouvoir le Végécol auprès des promoteurs immobiliers qui construisent des quartiers verts car notre solution s'inscrit dans un esprit de développement durable», conclut-il. Rappelons que Sintra s'est vu remettre le prix pour la catégorie Innovation.

Travaux municipaux

Une emprise de travail limitée et des délais d'exécution serrés, voilà les deux principaux défis qui attendaient Les Entreprises PEB, lorsque cette firme de Québec a été appelée à effectuer des travaux de voirie dans le cadre du prolongement de la rue Lepire, dans le secteur de Lac-Saint-Charles, près de Québec.

«Il s'agissait de construire un nouveau tronçon de route afin de relier le boulevard Lepire jusqu'au boulevard Valcartier, explique Gilles Dionne. Comme les délais d'exécution étaient très serrés, on a fait appel à nous en raison de notre expertise. Nous avons également réalisé que l'emprise de travail – c'est-à-dire l'espace dans lequel les travaux devaient être effectués – était assez limitée. Il nous fallait, en effet, travailler sur un tronçon de 2 kilomètres de long sans accès latéral. De plus, il fallait également compter sur la présence de milieux humides et on nous a demandé de minimiser l'impact des travaux sur la faune environnante, ce qui représentait un autre défi de taille.»

Sintra a utilisé le Végécol, un liant écologique, pour la réalisation du terrain de stationnement de ses bureaux, situés à Montréal.

La firme a donc dû détourner la rivière, une opération qui requérait la pose de ponceaux d'une dimension de 6 mètres par 2 mètres sur une distance de 34 mètres. «Ces travaux, qui se sont déroulés entre août et novembre 2010, nous ont permis de démontrer notre savoir-faire pour une réalisation présentant un bon coefficient de difficulté. Nous sommes très heureux d'avoir obtenu ce prix, une première pour notre firme», conclut M. Dionne.

Infrastructure de transport

C'est pour une réalisation effectuée dans la Montérégie – sur un pont situé au-dessus de la rivière des Hurons, à Saint-Jean-Baptiste – que la firme Les Entreprises Claude Chagnon s'est vu décerner un prix Génie-voirie dans la catégorie Infrastructure de transport. «Le défi consistait à pomper les eaux d'excavation et à en assurer la filtration avant de la retourner à la rivière, explique André Dubreuil, président des Entreprises Claude Gagnon. Nous avons donc fabriqué un système de filtration, avec des ballots de paille et de la pierre nette, et toute l'eau d'excavation a été acheminée dans ce système.» M. Dubreuil précise que la direction du projet a été assurée par Jacques Houle et que les travaux se sont déroulés entre juin et novembre 2010.

C'est le ministère des Transports du Québec (MTQ) qui a mis l'entreprise en nomination. «Nous sommes très heureux d'avoir pu apporter une solution de développement durable en préservant la qualité de l'eau de cette rivière. Ce n'était pas la première fois que nous utilisions ce procédé et nous entendons le refaire lorsque le besoin se fera sentir», conclut-il.

Ouvrage et transport d'énergie

Enfin, le prix dans la catégorie Ouvrage et transport d'énergie a été décerné au consortium Cégerco-Inter-Cité qui a réalisé la phase 2 du bétonnage de la centrale de l'Eastmain 1-A.

«Il fallait réaliser les travaux dans des délais très courts, ce qui nous a incités à trouver une façon plus rapide d'effectuer les travaux de coffrage, explique Michel Jean, chargé de projet. Traditionnellement, les coffrages sont faits à partir de bois. Et, dans le cas de double coffrage, nous devons attendre que le premier coffrage soit sec avant de procéder à la seconde partie du travail. Mais, comme le temps pressait, j'ai cherché des solutions pouvant nous permettre d'effectuer les travaux de double coffrage en une seule coulée. Ce fut possible en utilisant un support de téflon.»

Restait à convaincre Hydro-Québec d'approuver cette façon de faire inhabituelle. «Hydro a approuvé et nous avons ainsi pu économiser deux semaines en temps de travail, et ce, sans oublier les coûts de coffrage et de décoffrage, de même que le bois qui aurait dû être utilisé si nous avions procédé de façon traditionnelle.» •

Question de formation

*Par Michel Fournier**

La relève, un défi d'industrie

L'industrie de la construction s'est réunie en février dernier pour travailler en concertation à l'élaboration des grandes orientations du perfectionnement pour les dix prochaines années. Cette rencontre, appelée Rencontre Horizon 2020, était l'aboutissement d'une longue et fructueuse démarche consultative, initiée par le FFIC en collaboration avec le Plan résidentiel et la CCQ, qui a permis aux participants de partager les constats que nous vous livrons maintenant :

D'ici 2018, le volume d'heures travaillées devrait se maintenir au-dessus de 145 millions.

En 2020, sur les 150000 travailleurs, la proportion des 55 ans et plus sera de plus de 17%.

Au Québec, la population en âge de travailler atteindra les 5 millions pour amorcer un déclin dès 2013. Et à compter de 2016, il y aura 8 jeunes pour chaque groupe de 10 personnes en âge de prendre leur retraite.

Depuis 2001, 50000 travailleurs sont entrés dans l'industrie avec un diplôme. Après cinq ans, 25% d'entre eux travaillaient dans un autre secteur d'activité. À cause des pénuries de main-d'œuvre, 55000 travailleurs non diplômés ont aussi joint l'industrie suite à l'ouverture des bassins. De ce nombre, 41% avait quitté l'industrie après la même période de temps.

Conséquemment, le grand défi de l'industrie pour les dix prochaines années sera de répondre à un volume de travail élevé dans un contexte de rareté de main-d'œuvre.

Ayant fait ces constats, des questions se sont imposées aux représentants de l'industrie : avons-nous les moyens de laisser partir cette relève que nous avons formée? Quand notre main-d'œuvre aura-t-elle le temps de se perfectionner si les périodes sans travail sont de courte durée? Est-ce que nos centres de formation pourront accueillir notre clientèle qui est appelée à être plus diversifiée si on en croit les spécialistes en démographie?

À partir de ces réflexions, des enjeux et des pistes de solution ont été proposés et validés permettant de créer un modèle idéal de perfectionnement. Les travaux à Québec ont permis de s'entendre sur les orientations communes pouvant conduire à la réalisation de ce modèle idéal.

La rencontre a été un succès puisque l'ensemble des décideurs, patronaux et syndicaux, de l'industrie a pu positionner la formation et le perfectionnement comme enjeu prioritaire pour l'industrie.

Mais ce succès obtenu n'est pas une fin en soi, il représente plutôt un point de départ pour un nouvel échéancier de travail qui devra être repris par les associations et organisations participantes dans le cadre de leur mandat respectif.

En ce qui a trait au FFIC, une planification stratégique à long terme sera proposée en cours d'année. Les objectifs seront plus complexes qu'au début des fonds : le perfectionnement est un succès, mais il ne rejoint pas tout le monde.

Après 12 ans d'opération, au-delà de 16% de la main-d'œuvre se perfectionne annuellement, mais il y a encore des travailleurs qui ne se perfectionnent pas. Et surtout, il n'y a toujours que 3% des entrepreneurs qui font des demandes de formation en entreprise pour leurs salariés.

Le perfectionnement doit maintenant être une préoccupation incontournable pour les travailleurs et les entrepreneurs.

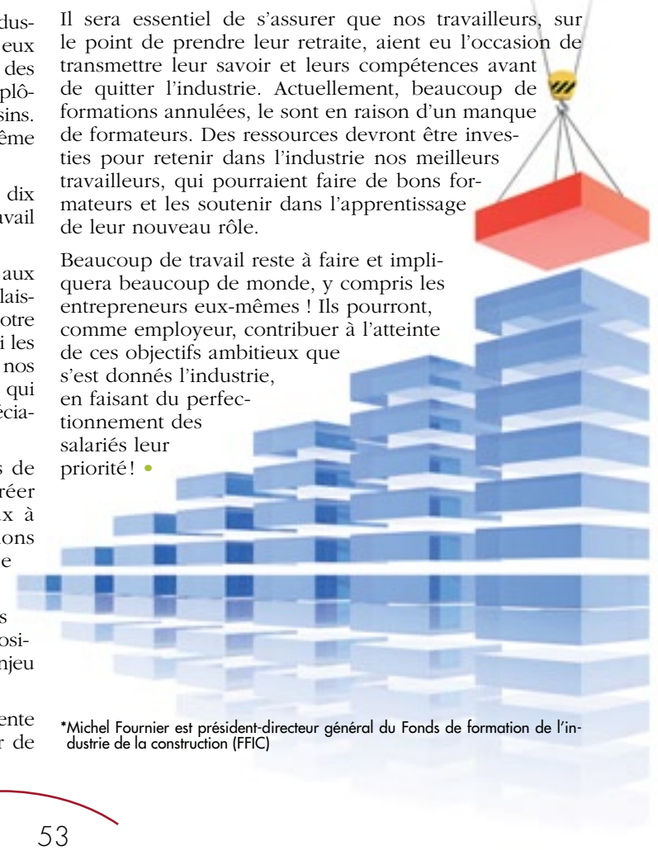
Pour y arriver, il faudra, notamment, améliorer le contenu des formations en les rendant plus attrayantes pour les travailleurs plus expérimentés. Il faudra aussi trouver le moyen de rapprocher les activités de formation des travailleurs.

Les fonds devront accorder une attention plus particulière aux besoins des entreprises et à la façon d'y répondre par des formations just in time et par une meilleure coordination entre les intervenants du perfectionnement.

Il faudra aussi former et intégrer les nouvelles générations X et Y, ainsi que la prochaine qui s'en vient, la génération C. Des générations qui ont des façons de fonctionner et des besoins différents. Nous devrons adapter l'offre de perfectionnement en ajoutant des savoir-être tels que mieux communiquer, assumer un leadership ouvert, gérer une équipe de travail.

Il sera essentiel de s'assurer que nos travailleurs, sur le point de prendre leur retraite, aient eu l'occasion de transmettre leur savoir et leurs compétences avant de quitter l'industrie. Actuellement, beaucoup de formations annulées, le sont en raison d'un manque de formateurs. Des ressources devront être investies pour retenir dans l'industrie nos meilleurs travailleurs, qui pourraient faire de bons formateurs et les soutenir dans l'apprentissage de leur nouveau rôle.

Beaucoup de travail reste à faire et impliquera beaucoup de monde, y compris les entrepreneurs eux-mêmes ! Ils pourront, comme employeur, contribuer à l'atteinte de ces objectifs ambitieux que s'est donnés l'industrie, en faisant du perfectionnement des salariés leur priorité ! •



*Michel Fournier est président-directeur général du Fonds de formation de l'industrie de la construction (FFIC)

Questions en litige

*Par Me Isabelle Landry**

Impacts des nouvelles Politiques de gestion contractuelle

L'année 2010 a vu se modifier le paysage législatif en matière d'octroi de contrats par les organismes publics. Après la *Loi sur les contrats des organismes publics*[1] entrée en vigueur le 1er octobre 2008, ce sont deux projets de lois qui sont venus modifier diverses dispositions législatives à cet égard en 2010. Il s'agit plus précisément de la *Loi modifiant diverses dispositions législatives concernant principalement le processus d'attribution des contrats des organismes municipaux*[2] (ci-après la «Loi 1») et de la *Loi modifiant diverses dispositions législatives en matière municipale*[3] (ci-après la «Loi 18»).

La Loi 1 obligeait les villes assujetties à la *Loi sur les cités et villes*[4], les municipalités régies par le *Code municipal*[5], la Communauté métropolitaine de Montréal, la Communauté métropolitaine de Québec et les sociétés de transport en commun créées en vertu de la *Loi sur les sociétés de transport en commun*[6] à se doter d'une Politique de gestion contractuelle.[7] Ces politiques devaient, au départ, être adoptées avant le 1er septembre 2010, mais la *Loi 18* a prolongé ce délai au 1er janvier 2011.

Différents types de mesures doivent être prévues dans ces politiques, soit :

- des mesures visant à s'assurer que les soumissionnaires à un appel d'offres ne communiquent pas ou ne tentent pas de communiquer avec un membre du comité de sélection dans le but de l'influencer ;
- des mesures favorisant le respect des lois visant à lutter contre le truquage des offres ;
- des mesures visant à assurer le respect de la *Loi sur la transparence et l'éthique en matière de lobbyisme*[8] ;
- des mesures ayant pour but de prévenir les gestes d'intimidation, de trafic d'influence ou de corruption ;
- des mesures ayant pour but de prévenir des situations de conflit d'intérêt ; et
- des mesures ayant pour but de prévenir toute autre situation susceptible de compromettre l'impartialité et l'objectivité du processus de demandes de soumissions et de la gestion du contrat qui en résulte.

Ces politiques doivent être accessibles sur le site Internet des organismes.

Concrètement, les politiques contiendront des mesures s'adressant à leurs élus et employés et visant à assurer la confidentialité des informations obtenues lors d'un processus d'appel d'offres et le respect de l'égalité des soumissionnaires et de la transparence du processus d'octroi de contrat. Ces politiques contiendront aussi souvent des règles quant à la nomination des membres des comités de sélection lors d'un processus d'octroi de contrat avec analyse qualitative des offres soumises.

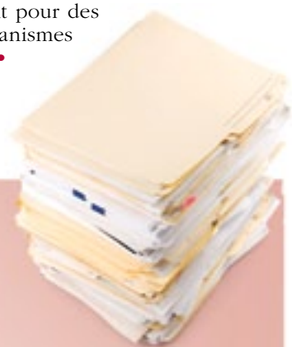
Quant à l'impact de ces politiques sur les soumissionnaires, des annexes devront souvent être remplies lors du dépôt d'une soumission, notamment une déclaration quant à l'absence de collusion ou de tentative d'influence d'un membre du comité de sélection, une déclaration relative à l'absence de communication d'influence auprès des employés et élus de l'organisme, une déclaration relative à l'absence de conflit d'intérêt et une déclaration à l'effet que les règles en matière de lobbyisme ont été respectées (par exemple, l'obligation de s'inscrire au registre des lobbyistes[9]).

De plus, ces politiques contiendront des mesures quant à l'encadrement de l'exécution du contrat, notamment quant à la procédure à suivre pour apporter des modifications à un contrat.

Finalement, ces politiques contiendront des sanctions à l'égard des contrevenants. Quant aux soumissionnaires qui feraient défaut de respecter les règles qui y sont contenues des sanctions telles que le rejet automatique de la soumission ou l'impossibilité de se voir octroyer un contrat par l'organisme pendant une certaine période de temps (par exemple, cinq ans) pourront être prévues.

En conclusion, il deviendra primordial, lors de la préparation d'une soumission pour un organisme qui a adopté une telle politique, d'en prendre connaissance et de s'assurer d'effectuer le nécessaire pour en respecter les règles qui peuvent varier d'un organisme à l'autre. En effet, certaines de ces politiques sont plus denses et plus contraignantes et d'autres sont rédigées en termes plus généraux et contiennent des sanctions moindres en cas de défaut. Il ne serait pas surprenant de voir, dans le futur, des organismes qui joindront leur Politique de gestion contractuelle à leurs documents d'appel d'offres afin de s'assurer du respect des exigences qui y sont contenues. La gestion contractuelle des organismes publics est un monde en constante évolution et amélioration. La consultation d'un professionnel du droit pour vous conseiller dans le respect de ces exigences changeantes est certes un atout dont une entreprise soumissionnant pour des contrats auprès des organismes publics devrait se doter. •

*Me Isabelle Landry est avocate chez Heenan Blaikie Aubut.



[1] L.R.Q., c. C-65.1.
[2] L.Q. 2010. c. 1.
[3] L.Q. 2010, c. 18.
[4] L.R.Q., c. C-19.
[5] L.R.Q., c. C-27.1.
[6] L.R.Q., c. S-30.01.
[7] Art. 573.3.1.2 de la *Loi sur les cités et villes*, art. 938.1.2 du *Code municipal*, art. 113.2 de la *Loi sur la communauté métropolitaine de Montréal*, L.R.Q., c. C-37.01, art. 106.2 de la *Loi sur la communauté métropolitaine de Québec*, L.R.Q., c. C-37.02 et art. 103.2 de la *Loi sur les sociétés de transport en commun*.
[8] L.R.Q., c. T-11.011.
[9] Art. 8 de la *Loi sur la transparence et l'éthique en matière de lobbyisme*.

En bref

*Par Christian Croteau**

Route 138 - Du bitume entre La Romaine et Kegaska

«La corporation Pakatan Meskanau, qui gère le prolongement de la route 138 en Basse-Côte-Nord, a obtenu l'aval du ministère des Transports pour la construction d'un tracé d'une quarantaine de kilomètres entre La Romaine et Kegaska.

Les communautés innues de Natashquan et de La Romaine ont également accepté le projet. Les travaux pourraient débuter au printemps.

La firme Roche a réalisé le tracé. Celui-ci comporte une douzaine de ponts, ainsi que des ponceaux, qui seront construits sur un sol de roc et de tourbières.

«Plusieurs ponts vont être des ponts de type acier-bois, qui sont plus faciles à construire. Mais certains ponts vont devoir possiblement être faits en béton, ce qui implique d'amener une usine de béton portative sur place», indique le chargé de projet Claude Lavallée.

Le déboisement et la construction s'amorceront après l'approbation des plans et devis et l'obtention de tous les permis nécessaires. Selon Claude Lavallée, il sera difficile de s'en tirer pour moins de 50 millions de dollars.

«On parle effectivement d'un peu plus de 1 million $ du kilomètre règle générale. Reste à voir les difficultés particulières qu'on va rencontrer», dit-il.

Le ministère des Transports a aussi approuvé le tracé d'une trentaine de kilomètres entre La Tabatière et Tête-à-la-Baleine. Une présentation publique d'AXOR «…s'est déroulé le 9 mars dernier.»

Source : Radio-Canada.ca - 7 mars 2011

La police retrouve 14 millions d'euros de bijoux volés dans du béton

«Dix-neuf bagues et trois boucles d'oreille, qui provenaient du braquage de la joaillerie Harry Winston en décembre 2008 à Paris, ont été retrouvées lundi dans un pavillon de Seine-Saint-Denis.

Une partie du butin du spectaculaire braquage dans la joaillerie Harry Winston le 4 décembre 2008 à Paris a été retrouvé lundi. Plus de deux ans après les faits, les enquêteurs de la Brigade de répression du banditisme (BRB) ont mis la main sur dix-neuf bagues et trois boucles d'oreille dans un pavillon de Seine-Saint-Denis. Une prise estimée à 14 millions d'euros, selon la préfecture de police de Paris (PP). L'une des bagues, de 31 carats, vaudrait à elle seule six millions d'euros. Dissimulés dans un flacon en plastique, ces bijoux avait été coulés dans du béton «dans un égout de récupération des eaux fluviales» de ce pavillon de banlieue parisienne, a précisé la PP mardi.

Le braquage record de la joaillerie Harry Winston avait eu lieu le 4 décembre 2008. Quatre malfaiteurs armés – dont certains étaient déguisés en femmes et connaissaient les noms de quelques employés, leur adresse personnelle et l'emplacement exact des coffres-forts – avaient fait main basse en un quart d'heure sur 85 millions d'euros de bijoux dans cette joaillerie de luxe de l'avenue Montaigne, dans le 8e arrondissement de Paris.

La quasi-totalité du butin retrouvée

Alors que la BRB avait été rapidement saisie de l'enquête, neuf personnes avaient été mises en examen et incarcérées en juin 2009. Parmi elles : le chef présumé de l'équipe de malfrats, âgé de 45 ans et déjà condamné à 15 ans de prison dans une affaire de trafic de stupéfiants. Une grande partie de la prise et 760 000 euros avaient à l'époque été retrouvés à son domicile, en Seine-Saint-Denis.

Avec cette nouvelle découverte, les enquêteurs ont désormais retrouvé une grande partie des bijoux dérobés par les malfaiteurs. Aucune nouvelle interpellation n'a en revanche eu lieu, le pavillon ayant déjà été perquisitionné. Seules des personnes déjà en prison dans cette affaire ont été de nouveau interrogées.»

Source : Lefigaro.fr

L'industrie de la construction a l'Art d'apprendre !

Pour une cinquième année consécutive, la Commission de la construction du Québec (CCQ), le Fonds de formation de l'industrie de la construction (FFIC) ainsi que le Plan résidentiel organisent une démarche de reconnaissance en matière de perfectionnement. Ainsi, du 15 au 30 mars 2011, treize «5 à 7» auront lieu dans différents centres de formation professionnelle dans l'ensemble du Québec.

Organisée dans le cadre de la Semaine québécoise des adultes en formation, cette tournée régionale honorera plus de 10 000 travailleurs ayant réussi au moins une activité de perfectionnement et plus de 300 formateurs ayant oeuvré à transmettre leurs connaissances durant l'année 2010.

Au cours de ces «5 à 7», les travailleurs et les formateurs s'étant distingués recevront une attestation de reconnaissance et seront en nomination pour un prix PerfectAS. Plus de 400 nominés seront ainsi dévoilés.

Parmi ces hommes et ces femmes, 37 champions du perfectionnement, incarnant le dépassement de soi et l'excellence, seront honorés lors du gala PerfectAS, le 16 avril prochain au Sheraton Laval. Ainsi se clôturera la démarche de reconnaissance de l'industrie de la construction 2011.

Source : Le Fonds de formation de l'industrie de la construction

Hydro-Québec investit 40 millions de dollars à Dégelis

«Hydro-Québec a confirmé vendredi – le 11 mars dernier – qu'elle investira 40 millions de dollars d'ici 2015 pour permettre la réfection et la remise à niveau des équipements du poste Madawaska de Dégelis.

Le projet s'accompagne d'une nouvelle répartition des effectifs dans la région de Kamouraska-Rivière-du-Loup-Témiscouata-Les Basques (KRTB).

«Cet investissement-là est nécessaire à la réfection du poste Madawaska. C'est une rénovation lourde qui sera faite pour amener le poste, dans un plan de pérennité, jusqu'à un horizon de 2025», explique le porte-parole de la direction régionale d'Hydro-Québec pour l'Est et le Nord-du-Québec, Réjean Savard.

À Dégelis, les 11 électriciens de l'atelier de remise à neuf de disjoncteurs, qui cessera ses activités le printemps prochain, seront réaffectés à l'entretien de l'ensemble des installations sur le territoire témiscouatain.

À l'heure actuelle, cette tâche est la responsabilité des équipes mobiles de Rivière-du-Loup. Toutefois, aucune réduction de personnel n'est prévue. Les neuf électriciens en place continueront de faire l'entretien des installations dans la MRC des Basques, au Kamouraska et à Rivière-du-Loup.

Le maire de Rivière-Loup, Michel Morin, émet toutefois quelques réserves. «On n'a pas de garantie. Et c'est pour ça que je vais faire un retour au niveau du conseil municipal», dit-il.

De son côté, le maire de Dégelis, Claude Lavoie, se réjouit du maintien des effectifs au poste Madawaska. Il déplore tout de même la fermeture de l'atelier, qui aura un impact sur les fournisseurs locaux.»

Source: Radio-Canada.ca

Amendes doublées pour les conducteurs en excès de vitesse dans les zones de travaux routiers

Le ministre des Transports du Québec, M. Sam Hamad, rappelle aux usagers de la route que, depuis le jeudi 10 mars, les amendes sont doublées pour quiconque dépasse la limite de vitesse affichée dans les zones de travaux routiers.
À titre d'exemple, voici les montants des amendes auxquelles s'exposeront les contrevenants dans une zone de travaux où la vitesse affichée est de 70 km/h:

Vitesse affichée	Vitesse réelle	Amendes
70 km/h	90 km/h	55 $ x 2 = 110 $
	100 km/h	105 $ x 2 = 210 $
	115 km/h	195 $ x 2 = 390 $

La sécurité routière: partout et pour tous

La mise en œuvre du plan de redressement de l'état du réseau routier entrepris en 2007 se traduit par une augmentation du nombre de chantiers sur les routes, multipliant les occasions pour les conducteurs de traverser des zones de travaux.
«Malgré toutes les mesures d'atténuation mises en place, la traversée de sites de travaux routiers présente toujours un risque. Nous renforçons le Code de la sécurité routière pour mieux assurer la sécurité des usagers de la route, mais aussi celle des signaleurs et des travailleurs des chantiers routiers qui s'exposent à des risques si les conducteurs ne respectent pas la signalisation et la vitesse affichée», a souligné le ministre Sam Hamad.
Cette nouvelle disposition du *Code de la sécurité routière* faisait partie des orientations proposées par le gouvernement dans le projet de loi no 71 adopté le 10 décembre dernier par l'Assemblée nationale.
La mesure entrant en vigueur le 10 mars 2011 vient modifier l'article 516 du *Code de la sécurité routière*. Précisons que les points d'inaptitude inscrits au dossier d'un conducteur intercepté en infraction demeurent inchangés et que les pénalités pour les grands excès de vitesse continuent de s'appliquer dans les zones de travaux.

Culture de la vitesse

Encore aujourd'hui, la vitesse est en cause dans plusieurs accidents qui surviennent sur les sites de travaux. En 2009, près de 15000 constats d'infraction ont été donnés aux abords des sites de travaux routiers, dont 72% pour excès de vitesse. Les zones de travaux routiers comportent des caractéristiques qui nécessitent que les conducteurs respectent la limite de vitesse affichée, en raison notamment de la présence des travailleurs et de la configuration contraignante.
Par ailleurs, le ministre a reconnu que des gains importants ont été faits au chapitre de la sécurité routière: «Les différentes actions que notre gouvernement a posées permettent au Québec d'enregistrer le meilleur bilan routier des 30 dernières années. Cependant, les gains en sécurité routière étant fragiles, il est primordial de maintenir tous les efforts nécessaires pour faire en sorte que les routes du Québec soient parmi les plus sécuritaires», a mentionné le ministre Sam Hamad.

Bientôt, plus de travailleurs sur nos routes

Le 28 février dernier, le ministre Sam Hamad annonçait des investissements routiers de plus de 3,9 milliards de dollars en 2011-2012. On prévoit ainsi démarrer ou compléter plus de 1 645 chantiers qui se traduiront par la présence de quelque 53600 travailleurs sur les chantiers routiers.
À l'aube de la saison des travaux, le ministre insiste sur l'importance pour les usagers de redoubler de prudence.

Investissements routiers en 2011- 2012: des chantiers pour faire avancer le québec

Le ministre des Transports du Québec, M. Sam Hamad, et le ministre délégué aux Transports, M. Norman MacMillan, ont annoncé le 28 février dernier que plus de 3,9 milliards de dollars seront investis dans le réseau routier en 2011-2012, en incluant la contribution des partenaires. Plus de 2000 kilomètres de chaussées et 875 structures seront rénovés. Cette programmation s'inscrit dans la poursuite du plan de redressement du réseau routier et du Plan québécois des infrastructures.

La saison 2010-2011: des résultats significatifs

La saison 2010-2011 a été très active, et le bilan démontre que les objectifs ont été atteints et, même, dépassés. Pendant cette période, la proportion de chaussées en bon état a continué de progresser, atteignant 72,2 % cette année. En ce qui a trait aux structures, 66 % d'entre elles sont maintenant en bon état comparativement à 53 % en 2006, ce qui constitue un bond de 13 %.
«Il s'agit du meilleur bilan depuis 1999, un résultat tangible de l'engagement du gouvernement dans l'amélioration du réseau routier et envers les usagers de la route», a déclaré le ministre Hamad.

Les investissements en 2011-2012: la cadence des travaux se poursuit

«La prochaine saison ne fera pas exception; on maintient la cadence! Près de 4 milliards de dollars seront investis dans l'ensemble du réseau. On prévoit poursuivre, démarrer ou terminer plus de 1645 chantiers qui se traduiront par la création ou le maintien de quelque 53600 emplois dans le but d'améliorer le réseau routier et la sécurité des usagers tout en consolidant la relance économique», a souligné le ministre des Transports.
Des grands projets tels que le parachèvement des autoroutes 25 et 30 de même que la réfection de l'axe routier 73/175, dans la réserve faunique des Laurentides, seront terminés ou en voie de l'être.
La programmation régionale comportera des projets majeurs dans plusieurs régions du Québec dont le prolongement des autoroutes 35 en Montérégie et 410 à Sherbrooke. Au nombre de ces chantiers, il est à noter également la poursuite du réaménagement de l'échangeur Charest-Robert-Bourassa à Québec, de la construction de l'autoroute 85 dans le Bas-Saint-Laurent et de l'autoroute 73 dans la Beauce.
De son côté, le ministre MacMillan a souligné l'apport important des investissements dans les économies régionales: «60% des investissements seront consacrés à des projets réalisés dans les diverses régions du Québec et contribueront sans contredit au dynamisme et au développement économique de celles-ci».

Les axes d'intervention

La programmation des travaux routiers est répartie selon quatre grands axes d'intervention: la conservation des structures, la conservation des chaussées, l'amélioration du réseau routier et le développement du réseau.
On prévoit que plus de 2,47 G$ seront consacrés à la conservation des actifs et à l'amélioration du réseau routier.

Les structures

Les investissements dans les structures totaliseront près de 1,14 G$, permettant ainsi d'intervenir sur près de 875 structures, y compris 272 structures sur le réseau municipal. La part la plus importante des investissements sera consacrée à la lutte contre le vieillissement des ponts et des viaducs.

Les chaussées

Cette année, on prévoit rénover plus de 2000 km de chaussée. Des investissements de 849 M$ sont prévus afin de conserver la qualité de roulement des chaussées.

L'amélioration du réseau

L'enveloppe allouée à l'amélioration du réseau s'établit à près de 482 M$. Cette somme permettra de réaliser de nombreux projets visant à améliorer la sécurité des usagers et l'efficacité des déplacements routiers.

Le développement du réseau

Enfin, 1,17 G$ seront investis dans des travaux visant principalement à améliorer la mobilité des usagers du réseau et le transport des marchandises dans une perspective de poursuite du développement durable du Québec.

Réduire les impacts des travaux sur la congestion routière

La réalisation de travaux routiers occasionne des entraves à la circulation et nécessite la mise en œuvre de mesures visant à en atténuer les impacts. On compte parmi celles-ci, la diminution des entraves pendant les heures de pointe, le travail de nuit et les itinéraires de rechange.

«La congestion routière constitue pour moi une préoccupation de premier plan en raison notamment de ses répercussions sur les plans économiques, social et environnemental. C'est pourquoi j'ai demandé aux fonctionnaires du Ministère de proposer, en plus des moyens déjà en place, des actions additionnelles qui permettront de limiter la congestion routière», a déclaré le ministre des Transports. L'accent devra être mis sur la coordination des diverses actions du Ministère et de ses nombreux partenaires afin de réduire les effets des chantiers routiers sur la mobilité des personnes et des marchandises.

*Christian Croteau est conseiller en affaires publiques à l'ACRGTQ et rédacteur en chef adjoint de ConstAs.

N.D.L.R.: La chronique, «Les mots de Sexton», à laquelle nos lecteurs sont si fidèles, fait relâche.

Courtoisie du port de Sept-Îles
LE PLUS IMPORTANT FOURNISSEUR D'ÉQUIPEMENTS MARITIMES AU QUÉBEC
- Location d'équipements maritimes
- Plus de **250** barges disponibles
- Dragage
- Quais flottants

418.694.1414
WWW.GROUPOCEAN.COM
3577318
License RBQ : 2539-4743-09

35 ANS

JEAN LECLERC
EXCAVATION

NOS **SERVICES**

1. Béton moulé (coffrage coulissant)
2. Enfouissement d'utilités publiques
3. Planage-micro planage-stabilisation
4. Pulvérisation et stabilisation
5. Recyclage, concassage et tamisage
6. Location d'équipements spécialisés
7. Bandes rugueuses

Entrepreneur général
435, rue Fichet, Beauport, Québec QC G1C 6Y2
T : 418 663-3698 F : 418 663-7101 Courriel : jle@jle-inc.com
www.jle-inc.com

3568179

Agenda

AVRIL

7

JOURNÉE-CONFÉRENCES
CATIA

Campus Longueuil - Université de Sherbrooke

Gabrielle Boudreault, par téléphone au 418 529-2949 ou au 1 800 463-4672, ou par courriel au gboudreault@acrgtq.qc.ca

11, 12 et 13

46e Congrès annuel de l'AQTR - Montréal

Pour info : aqtr.qc.ca

12 et 13

Formation sur la Gestion des réclamations et litiges dans le domaine de la construction

• Hôtel Hyatt Regency, Montréal

Pour info : InstitutCanadien.com/Construction

13

Journée-conférences

Nouveaux défis environnementaux et légaux auxquels font face les propriétaires et exploitants de carrières et de sablières

Best Western Hôtel Universel – Drummondville

Gabrielle Boudreault par téléphone au 418 529-2949 ou au 1 800 463-4672, ou par courriel à gboudreault@acrgtq.qc.ca

ACI – Québec & est de l'Ontario

Colloque : Le béton et le développement durable

Université laval

21

International Concrete Repair Institute - SECTION DU QUÉBEC en collaboration avec l'ÉCOLE DE TECHNOLOGIE SUPÉRIEURE.

ÉQUIPEMENTS POUR LA PRÉPARATION DES SURFACES DE BÉTON

ÉCOLE DE TECHNOLOGIE SUPÉRIEURE

Pour info (Pierre Hébert) Cell : (514) 891-6626 / Fax sans frais : 1-(501) 629-3692 Courriel : icri.quebec@gmail.org

MAI

5, 6 et 7

Congrès de l'Union des municipalités du Québec

au Centre des Congrès de Québec

26

Québec
Les grands prix d'excellence en transport

Pour info aqtr.qc.ca

C'est notre **vision**... du **service** à la clientèle !

Les géotextiles et les gabions ne sont que quelques-uns des produits spécialisés que nous distribuons. Comptez aussi sur nous pour un service sur mesure et matières de **géogrilles, géomembranes, membranes bentonitiques, géocellules alvéolaires, barrières flottantes, systèmes drainants, murs de soutènement** et plus encore!
Nous avons également une gamme très complète de produits pour le contrôle de l'érosion.

Innovex
solutions en géosynthétiques
la solution service !

1201, chemin Industriel, Lévis (Québec) • 418 836-1333 • 1 877 836-1333 • innovex.ca

3569487

Boulons Plus
De toutes pièces !
« Un grand choix d'inventaire qui fera toujours la différence ! »
9651, boul. Métropolitain Est, Anjou
514 355-2383 • 1 888 657-2203
BOULONSPLUS.NET
3709318